

Interreg



UNIONE EUROPEA
EVROPSKA UNIJA

ITALIA-SLOVENIJA



FORTIS

Progetto standard co-finanziato dal Fondo europeo di sviluppo regionale
Standardni projekt sofinancira Evropski sklad za regionalni razvoj

D.3.1.2.1:

»Ocena teritorialnih potreb, strateških prioritet in predlogov ukrepov razvoja javnega potniškega prometa z vključevanjem in informiranjem izbranih deležnikov na čezmejnem območju Italija-Slovenija v okviru projekta FORTIS«

Končno poročilo

Projekt podpira program za čezmejno sodelovanje Interreg V-A Slovenija - Italija, ki ga financira Evropski sklad za regionalni razvoj. Cilj projekta je z inovativnimi rešitvami izboljšati povezave javnega prevoza na čezmejnem območju med Italijo in Slovenijo in olajšati vzajemno znanje o registraciji vozil.

Vsebina te publikacije ne odraža nujno uradnih stališč Evropske unije.

AVTOR: Za Regionalno razvojno agencijo Ljubljanske urbane regije, pripravil Prometni institut Ljubljana, d.o.o., Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana

Avgust, 2020

KAZALO VSEBINE

1	UVOD	1
1.1	Namen.....	1
1.2	Cilj	1
1.3	Obseg.....	2
1.3.1	Območje opazovanja.....	2
1.3.2	Projektne dejavnosti.....	4
2	SPLOŠNA PREDSTAVITEV ČEZMEJNEGA OBMOČJA ITALIJE IN SLOVENIJE.....	6
2.1	Opis ozemlja	6
2.1.1	Zemljepisne značilnosti	6
2.1.2	Naselja in teritorialna organizacija.....	8
2.2	Povpraševanje po prometnih storitvah - glavni prometni tokovi	9
2.3	Ponudba prometnih storitev - infrastrukturna omrežja.....	14
2.3.1	Cestno omrežje	14
2.3.2	Javno omrežje za potniški promet.....	17
2.3.2.1	Železniško omrežje.....	17
2.3.3	Razdelitev načinov prevoza	21
3	POVEZLJIVOST JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA	23
3.1	Organizacija prometnega sektorja.....	23
3.1.1	Italija.....	23
3.1.1.1	Infomobilnost	25
3.1.2	Slovenija	26
3.1.2.1	Infomobilnost in prodaja vozovnic	27
3.2	Povezljivost regionalnega javnega prometa	28
3.3	Čezmejna povezljivost javnega prometa	35
3.3.1	Čezmejne linije.....	36
3.3.1.1	Železniški promet	37
3.3.1.2	Avtobusni prevoz	38
3.3.1.3	Pomorski promet	50
3.3.1.4	Intermodalni prevoz.....	51
3.3.1.5	Zaledne povezave	56

3.4	Integracija javnega potniškega prometa	57
3.4.1	Upravljanje integracije.....	57
3.4.2	Integrirane linije	59
3.4.2.1	Lokalna integracija.....	59
3.4.2.2	Čezmejna integracija	59
3.4.3	Vprašanja čezmejne integracije	60
4	STRATEŠKE PRIORITETE ZA IZBOLJŠANJE DOSTOPNOSTI JAVNEGA PREVOZA⁶²	
4.1	Pregled institucionalnih prioritet	62
4.1.1	Zakonodaja EU o opravljanju čezmejnega potniškega prometa	62
4.1.2	Čezmejno sodelovanje za trajnostno mobilnost	63
4.1.2.1	Zakonodajni okvir EU	63
4.1.2.2	Dvostranski sporazumi, sklenjeni med Republiko Italijo in Republiko Slovenijo	64
4.1.2.3	Strategije in projekti čezmejnega potniškega prometa.....	65
4.2	Pregled prioritet in predlogov ustreznih deležnikov.....	71
4.2.1	Identifikacija ustreznih deležnikov	71
4.2.2	Anketiranci	72
4.2.3	Analiza povratnih informacij.....	72
4.2.3.1	Načrtovanje, registracija in obratovanje čezmejnih prog	72
4.2.3.2	Določanje cene čezmejne (mednarodne) vozovnice	73
4.2.3.3	Spremljanje zasedenosti čezmejne (mednarodne) linije	74
4.2.3.4	Obvladovanje učinkov epidemije covid-19.....	74
4.2.3.5	Ukrepi za izboljšanje ČM javnega prevoza s strani ustreznih deležnikov.....	74
4.3	Predlogi za izboljšanje čezmejne povezljivosti.....	76
4.3.1	Izzivi.....	76
4.3.2	Ukrepi, predlagani v okviru študije.....	78
5	POVZETEK	83
6	DODATEK 1: OPIS ZNAČILNOSTI ČM IN ZALEDNEGA OBMOČJA	87
7	DODATEK 2: PREVOZNIKI NA ČEZMEJNEM OBMOČJU	88
8	DODATEK 3: SEZNAM OPREDELJENIH DELEŽNIKOV ZA ZAGOTAVLJANJE IN IZVAJANJE ČEZMEJNIH STORITEV JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA V SLOVENIJI IN ITALIJI	89
9	VIRI.....	92

1 UVOD

1.1 NAMEN

Namen študije je pregled javnega potniškega prometa in intermodalnosti na čezmejnem območju Italije in Slovenije (ČM ITA-SLO) ter predlog ukrepov za izboljšanje pogojev uporabe javnega potniškega prometa za prometno integracijo prebivalcev tega območja. Študija je bila izvedena v okviru projekta FORTIS EU.

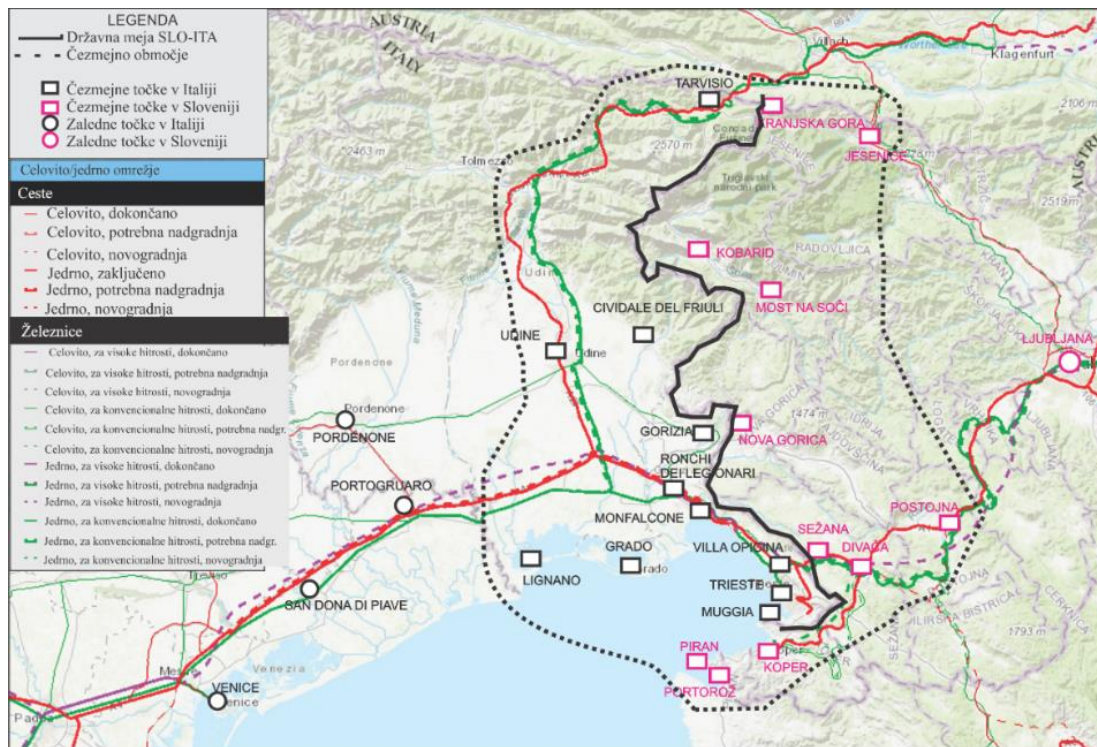
1.2 CILJ

Cilj je oceniti potrebe in strateške prioritete za pripravo sklopa predlaganih ukrepov za izboljšanje povezljivosti javnega prometa na čezmejnem območju ITA-SLO. To je bilo doseženo z izvedbo analize območja in privlačnosti točk prometnega toka, čemur je sledila raziskava trenutne regionalne in čezmejne povezljivosti javnega prometa na opazovanem čezmejnem območju ITA-SLO s preučevanjem cestnega, železniškega in morskega vodnega javnega prometa in intermodalnosti. V prizadevanju za izboljšanje trenutnega stanja so bile zasnovane strateške prioritete za izboljšanje povezljivosti. Študija vključuje dejanske izkušnje in obravnavo vprašanj ter predloge za izboljšanje čezmejne povezljivosti, ki izhajajo iz anketiranja deležnikov javnega prometa na tem območju.

1.3 OBSEG

1.3.1 Območje opazovanja

Slika 1: Območje opazovanja - regionalne in zaledne točke ter omrežje TEN-T



Vir: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html> in Prometni institut, d. o. o.

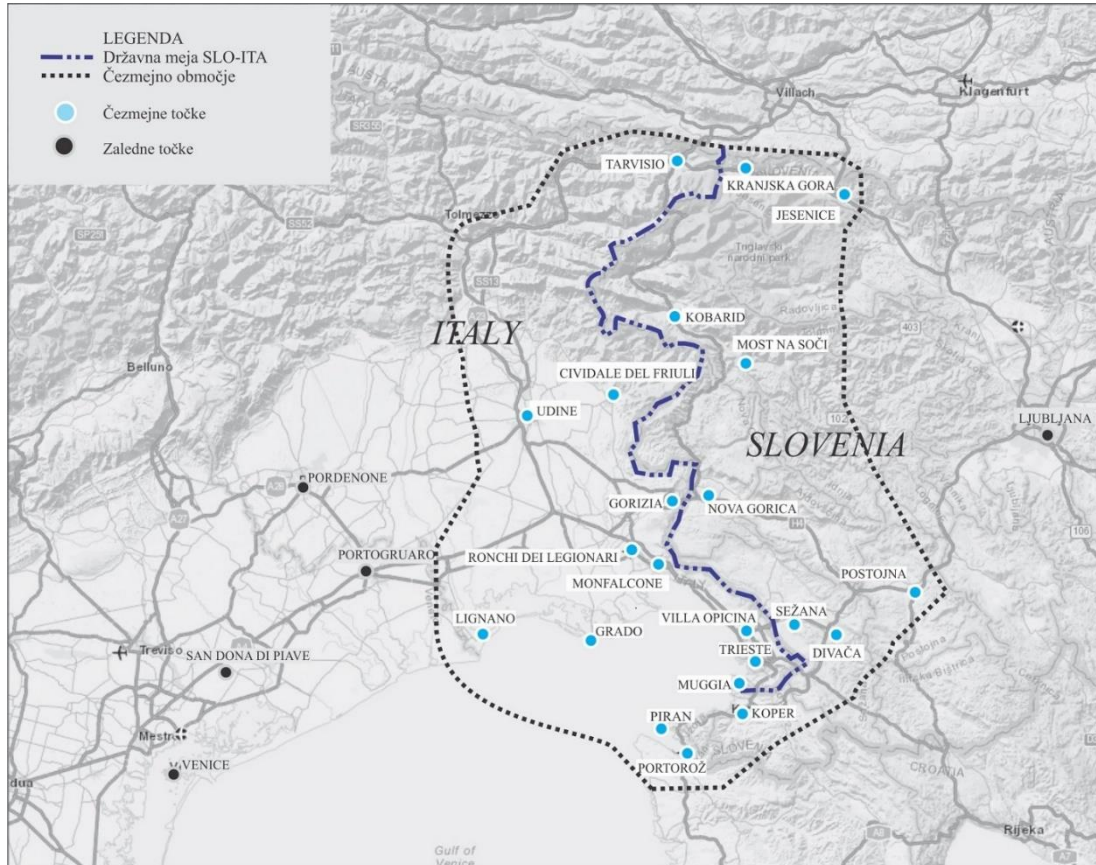
Območje opazovanja je bilo določeno s strani projektnega partnerstva FORTIS, študija pa se nanj vseskozi ustrezno sklicuje in se zavzema zanj.

Območje opazovanja je čezmejno območje Italije in Slovenije (ČM območje ITA-SLO) in prometne povezave z zalednimi regionalnimi središči. Na italijanski strani zajema regionalna središča v deželi Furlanija - Julijska krajina (FJK, v italijanščini Friuli-Venezia Giulia) in povezuje regionalna središča v Benečiji, na slovenski strani pa pokriva zahodni del Slovenije in povezave do Ljubljane. Prometne povezave, ki so predmet opazovanja, sodijo v jedrno omrežje TEN-T (Sredozemski in Baltsko-jadranski koridor), povezovalne ceste in železniške proge pa v vozlišča omrežja.

Območje opazovanja s prikazom ČM območja ITA-SLO je ponazorjeno v Slika 2. ČM območje ITA-SLO je označeno s pikčasto črto vzdolž skupne meje med Italijo in Slovenijo, ki prikazuje čezmejna

regionalna središča (vključno z interesnimi točkami (points of interests) - Pol - in prometnimi vozlišči¹), prav tako pa tudi zaledna gravitacijska središča (zaledne točke).

Slika 2: Območje opazovanja, ČM območje ITA-SLO



Vir: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html> in Prometni institut, d. o. o.

ČM območje, ki je predmet opazovanja, pokriva večino regije FJK in slovenske obmejne občine, ki so prikazane s pomočjo glavnih točk:

- Italija:
 - o regionalna središča: Trbiž, Videm, Gorica, Čedad, Trst, Tržič
 - o vozlišče: Opčine
 - o Pol: Ronke (letališče), Milje, Gradež, Lignano
- Slovenija:
 - o regionalna središča: Koper, Sežana, Postojna, Nova Gorica, Kobarid, Most na Soči, Kranjska Gora, Postojna (vozlišče), Jesenice (vozlišče)
 - o vozlišče: Divača

¹Prometno vozlišče je točka, ki je predstavlja pomembno prestopno točko prometnega omrežja (npr. San Donà di Piave) ali intermodalno točko (npr. Jesenice, Milje).

- Pol: Piran, Portorož

Središča na ČM območju so tako v Italiji kot tudi v Sloveniji povezana z gravitacijskimi **zalednimi** središči, vozlišči ali Pol:

- Italija:
 - Regionalno središče: Benetke, Pordenone²,
 - vozlišče: Portogruaro, San Donà di Piave
- Slovenija: Ljubljana.

Nekatere opazovane točke lahko istočasno predstavljajo regionalno središče, vozlišče ali Pol.

1.3.2 Projektne dejavnosti

Študija se osredotoča na analizo čezmejne povezljivosti javnega prometa in ne na osebni in izmenični prevoz. Izmenični prevozi lahko do neke mere vplivajo na vedenje potnikov na danih relacijah, čeprav so namenjeni priložnostnim in ne dnevnim potnikom, zaradi česar tudi uporabljajo poseben sistem za prodajo vozovnic in rezervacije. Povezave po morskih vodnih poteh obratujejo le za namene občasnega prevoza (npr. Trst (IT), Piran (SI), M. Lošinj (HR) - en odhod dnevno), ki je pogostejši zgolj v poletni sezoni.

Vhodni podatki odražajo razmere na čezmejnem območju ločeno za vsako stran meje in posamezne čezmejne linije. Da bi si lahko ustvarili celovito sliko, je bilo treba upoštevati tudi morebitne povezave in integracijo obstoječih regionalnih linij, ki povezujejo čezmejna in zaledna središča.

Za pripravo študije so bile opravljene naslednje glavne dejavnosti:

- zbiranje geografskih, ekonomskih in izobraževalnih podatkov ter podatkov o prometnem omrežju na čezmejnem območju SLO-ITA, ki so bili pridobljeni iz zaključenih nacionalnih projektov, projektov sodelovanja in ustreznih EU projektov: CONNECT2CE, CROSSMOBY, INTERCONNECT, EASEAWAY, ADRIA A itd.;
- zbiranje podatkov o regionalnih in čezmejnih linijah pri naslednjih subjektih:
 - Ministrstvo za infrastrukturo Republike Slovenije (avtobusne linije),
 - Slovenske železnice (železniške proge),
 - Luška kapitanija Koper (morske vodne poti);
 - Furlanija - Julijska krajina (regionalne in morske vodne poti) in
 - prometni spletni portali;
- anketiranje glede izkušenj in predlogov ustreznih deležnikov na področju prometa na ČM območju (vprašalniki);
- integracija regionalnih podatkov (italijanskih, slovenskih) za oblikovanje skupne podobe ČM območja;
- sinteza podatkov za izdelavo študijskih analiz.

²Pordenone, čeprav je del FJK, zaradi svoje oddaljenosti od meje velja za zaledje.

Študija je sestavljena iz 3 glavnih delov:

- splošna predstavitev čezmejne regije Italija-Slovenija (teritorialni opis, povpraševanje po prometnih storitvah, ponudba prometnih storitev),
- povezljivost javnega potniškega prometa (organizacija prometnega sektorja, regionalna povezljivost, čezmejna povezljivost, prometna integracija),
- strateške prioritete za izboljšanje povezljivosti javnega prometa (pregled institucionalnih prioritet, predlogi ustreznih deležnikov, predlogi za izboljšanje čezmejne povezljivosti).

2 SPLOŠNA PREDSTAVITEV ČEZMEJNEGA OBMOČJA ITALIJE IN SLOVENIJE

Čezmejno območje Slovenije in Italije, kot je bilo opredeljeno v razdelku 1.3.1, z zemljepisnega in zgodovinskega vidika predstavlja enotno območje, ki ga je državna meja razdelila med dve državi - Italijo, zahodno od meje, in Slovenijo, vzhodno od državne meje. Dnevne migracije in čezmejno sodelovanje sta del vsakdana prebivalcev območja ob meji, s čimer nastaja tesna povezanost med sosednjimi regijami dežele Furlanije Julijske krajine in Slovenije. Kot nekaj posebnega velja omeniti obmejno somestje, ki ga tvorita Gorica na italijanski strani in Nova Gorica na slovenski strani, kjer si obe mesti delita skupen mestni trg³ in tudi nekatere javne službe (npr. novogoriška porodnišnica).

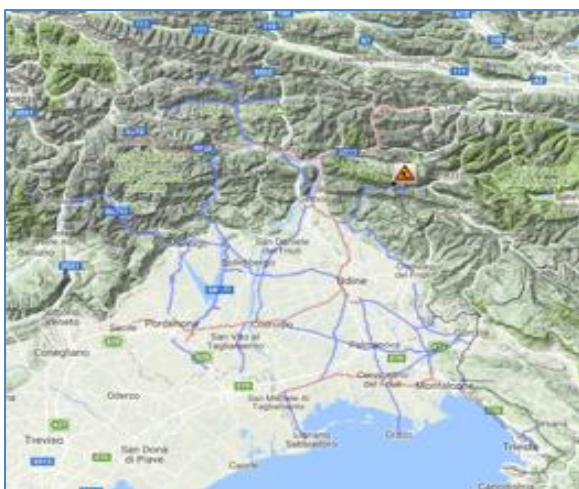
S tega vidika je ČM območje, kolikor je le mogoče, predstavljeno kot eno ozemlje, čeprav ima vsaka država drugačno teritorialno organizacijo in različne organe oblasti, prav tako pa imata državi tudi dediščino neusklajenih razvojnih prioritiet iz preteklih let.

2.1 OPIS OZEMLJA

2.1.1 Geografske značilnosti

Čezmejno območje Italije in Slovenije se razteza vzdolž več kot 232 kilometrov dolge meje in se nahaja v srednji Evropi, na severnem delu se dotika Alp, na jugu meji na Sredozemsko morje, na vzhodnem delu sega v italijansko deželo Furlanijo - Julijsko krajino, na zahodu pa pokriva območje Slovenije.

Slika 3: Relief ČM območja ITA-SLO



³Piazza Europa (IT) = Trg Evrope (SI)

ČM območje je morfološko izjemno razgibano, saj pokriva gore, ravnine in obalna območja. Zanj je značilna tudi raznolikost naravnih krajin. Za severni in vzhodni del ČM območja je značilen pretežno gorat teren, zahodni del sega do ravnin. Italijanska stran je v večini gosto poseljena, slovenska stran je pretežno podeželska z manjšimi mesti in le nekaj večjimi naselji. Kljub raznolikosti, ki je prisotna vzdolž mejne črte, se ista morfologija, videz pokrajine in kulturne značilnosti raztezajo na obe strani meje in tako tvorijo enovito območje.

Bogata naravna in geološka raznolikost v Sloveniji je botrovala vzpostavitvi prometne infrastrukture in njenemu delovanju. V jugozahodnem delu Slovenije se nahaja 50 km dolga obala Jadranskega morja, kjer najdemo tudi najpomembnejše slovensko pristanišče Luko Koper. Severni del Slovenije pokriva značilno alpsko območje, Julijske Alpe na severozahodu predstavljajo najvišje gorovje v Sloveniji, kar vpliva tudi na slovenski položaj znotraj evropskih prometnih koridorjev.

Dežela Furlanija - Julijska krajina (FJK) leži na severovzhodnem delu Italije in meji na dve tuji državi, Slovenijo (na vzhodu) in Avstrijo (na severu), na zahodu meji z italijansko deželo Benečijo, glej Slika 4.

Slika 4: Meje in pokrajine dežele Furlanija - Julijska krajina



Dežela Benečija nadalje meji z drugimi tremi italijanskimi deželami na zahodu in jugu ter z Avstrijo na severu. Zlasti območje v bližini Avstrije prekriva visokogorje, ki je s sosednjo državo (A) povezano le s pohodniškimi in kolesarskimi potmi. Z morfološkega vidika lahko regijo razdelimo na naslednja glavna območja: alpsko/predalpsko območje, hribovito območje in ravnino z obalnim območjem, ki zavzema 57 % delež celotne površine. Ravninsko območje vključuje vzhodni del Gardskega jezera (največjega v Italiji) na zahodu in Beneško laguno s kar 100 km plaž na vzhodu.

2.1.2 Naselja in teritorialna organizacija

Dežela Furlanija - Julijska krajina je ena najmanjših dežel severovzhodne Italije s približno 7.856 km² površine in 1,2 milijona prebivalcev, ki živijo v 216 občinah. Čeprav je sedež deželne vlade in glavno upravno središče regije v Trstu, živi večina prebivalcev (skoraj 70 %) na območju Vidma in Pordenona, kjer je tudi več kot 70 % vseh občin (155 od 216), pri čemer imajo vse manj kot 5.000 prebivalcev, z izjemo 6 glavnih občin, ki štejejo več kot 20.000 prebivalcev. Dežela Furlanija - Julijska Krajina je avtonomna dežela, kar ji daje posebne pristojnosti pri načrtovanju regionalnega in čezmejnega javnega prometa.

Celotna Slovenija obsega 20.271 kvadratnih kilometrov in ima 2.095.861 prebivalcev (popis iz leta 2020). S 103 prebivalci na kvadratni kilometer se Slovenija po gostoti prebivalstva uvršča med manj poseljene evropske države. To dejstvo lahko pripišemo velikemu deležu gorskih in hribovitih območij.

Slovenija kot država ima 9 občin z več kot 30.000 prebivalci, to so Ljubljana, Maribor, Celje, Kranj, Koper, Velenje, Novo Mesto, Domžale in Nova Gorica. Število prebivalcev dveh največjih strnjjenih naselji znaša blizu 100.000 za Maribor in 300.000 za Ljubljano.

Skupna klasifikacija statističnih teritorialnih enot (NUTS) se na italijanski in slovenski strani ČM območja znatno razlikuje, in to predvsem zaradi različnih velikosti obeh držav.

Slika 5: Zemljevid skupne klasifikacije statističnih teritorialnih enot NUTS3 na ČM in zalednem območju



Vir: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html> in Prometni institut, d. o. o.

Na ravni NUTS2 je Slovenija razdeljena na dve kohezijski regiji:

- SI03 predstavlja zahodno Slovenijo, ki na jugu meji s Hrvaško, na zahodu z Italijo in na severu z Avstrijo,
- SI04 predstavlja vzhodno Slovenijo, ki na jugu in vzhodu meji s Hrvaško, na severovzhodu z Madžarsko in na severu z Avstrijo.

Slovenski regiji NUTS2 se delita na 12 regij NUTS3. Glavni namen statističnih regij NUTS3 (v nadaljevanju »regije«) je zagotoviti podrobnejše statistične parametre, vendar pa jim ni dodeljen noben pravni organ, ki bi jih zastopal kot avtonomne regije. Te regije nimajo lastne regionalne zakonodaje ali proračuna in se nadalje delijo na krajevne upravne enote. Celotna Slovenija se deli na 212 občin.

Dežela Furlanija - Julijska krajina je označena z NUTS2 oznako ITH4, medtem ko so njene štiri pokrajine (Pordenone, Videm, Gorica in Trst) označene z naslednjimi NUTS3 oznakami ITH41, ITH42, ITH43 in ITH44.

Glavna naselja na ČM območju se nahajajo na južnih in jugozahodnih ravninah, ki v večini spadajo pod Italijo. Glavna središča Furlanije - Julijske krajine so Gorica, Pordenone, Videm, Palmanova, Tržič, Čedad in Trbiž. Glavna središča na slovenskem delu ČM območja so Nova Gorica, Postojna in Koper.

Kot je prikazano na Slika 5, čezmejno območje SLO-ITA pokriva 5 regij NUTS3 na slovenski strani (Gorenjska, Goriška, Obalno-kraška, Primorsko-Notranjska) in 4 pokrajine NUTS3 na italijanski strani (Trst, Gorica, Videm, Pordenone) ter 2 zaledni regiji, Osrednjeslovensko regijo v Sloveniji in deželo Benečijo v Italiji.

2.2 POVPRŠEVANJE PO PROMETNIH STORITVAH - GLAVNI PROMETNI TOKOVI

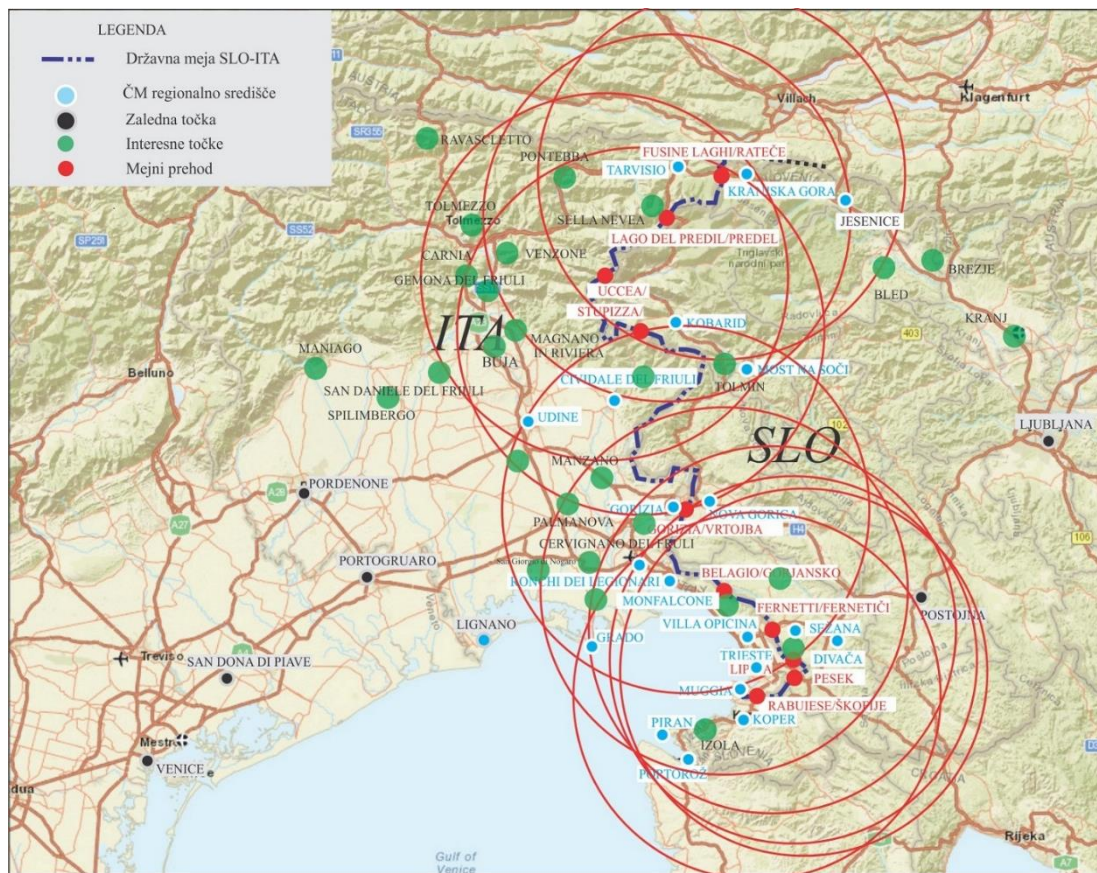
V gravitacijskem smislu je ČM območje SLO-ITA predstavljeno tudi kot področje, omejeno s krogi premera 50 km, ki imajo središče na mejnih prehodih, kot je prikazano na sliki 6, kjer so razvidna tudi regionalna središča in druge zanimivosti. Slika jasno prikazuje nešteto mejnih prehodov ter delovnih in izobraževalnih središč vzdolž celotne državne meje.

Čezmejna razsežnost ČM območja ITA-SLO močno vpliva na gibanje prebivalstva. Dnevne migracije in druge čezmejne povezave so pravzaprav del vsakdana ljudi, ki živijo v bližini meje. To je prispevalo k vzpostavitvi trdnih in stabilnih povezav med Furlanijo - Julijsko krajino in Slovenijo s posebnim poudarkom na čezmejnih odsekih Gorica/Nova Gorica in Trst/Sežana. Predel severno od ČM območja je zaradi visokih gora in ozkih dolin posejan s številnimi mejnimi prehodi na območju gorskih prelazov.

Kljub zgodovinski in geografski povezanosti ČM območja ITA-SLO se samo 12 % prebivalcev tega območja vozi čez mejo zaradi službenih ali poslovnih namenov, natančneje 14 % iz Slovenije v Italijo in 10 % iz Italije v Slovenijo. Ta stopnja integracije trga dela je bila ocenjena kot nižja od povprečja

EU, kar pušča možnosti za izboljšanje. Zato lahko štejemo, da obstaja neizkoriščen potencial za razvoj čezmejne mobilnosti delovne sile na meji ITA-SLO, v prid temu je nastala izpostava EURES, ki se nahaja v Sloveniji. ČM mobilnost prinaša številne koristi (zmanjšanje brezposelnosti, povečanje dejavnosti podjetij, zadrževanje ljudi v regiji itd.), obenem pa tudi številne nove razsežnosti, npr. prepoznavanje usposobljenosti/kvalifikacij/diplom, vprašanja socialne varnosti, pokojnin, obdavčitve, prevoza, šol/vrtca, itd., ki jih je treba nasloviti ob upoštevanju strateškega pristopa in uporabi ustrezne ravni sodelovanja in primernih orodij⁴.

Slika 6: Čezmejna razsežnost regijskih središč ob italijansko-slovenski meji

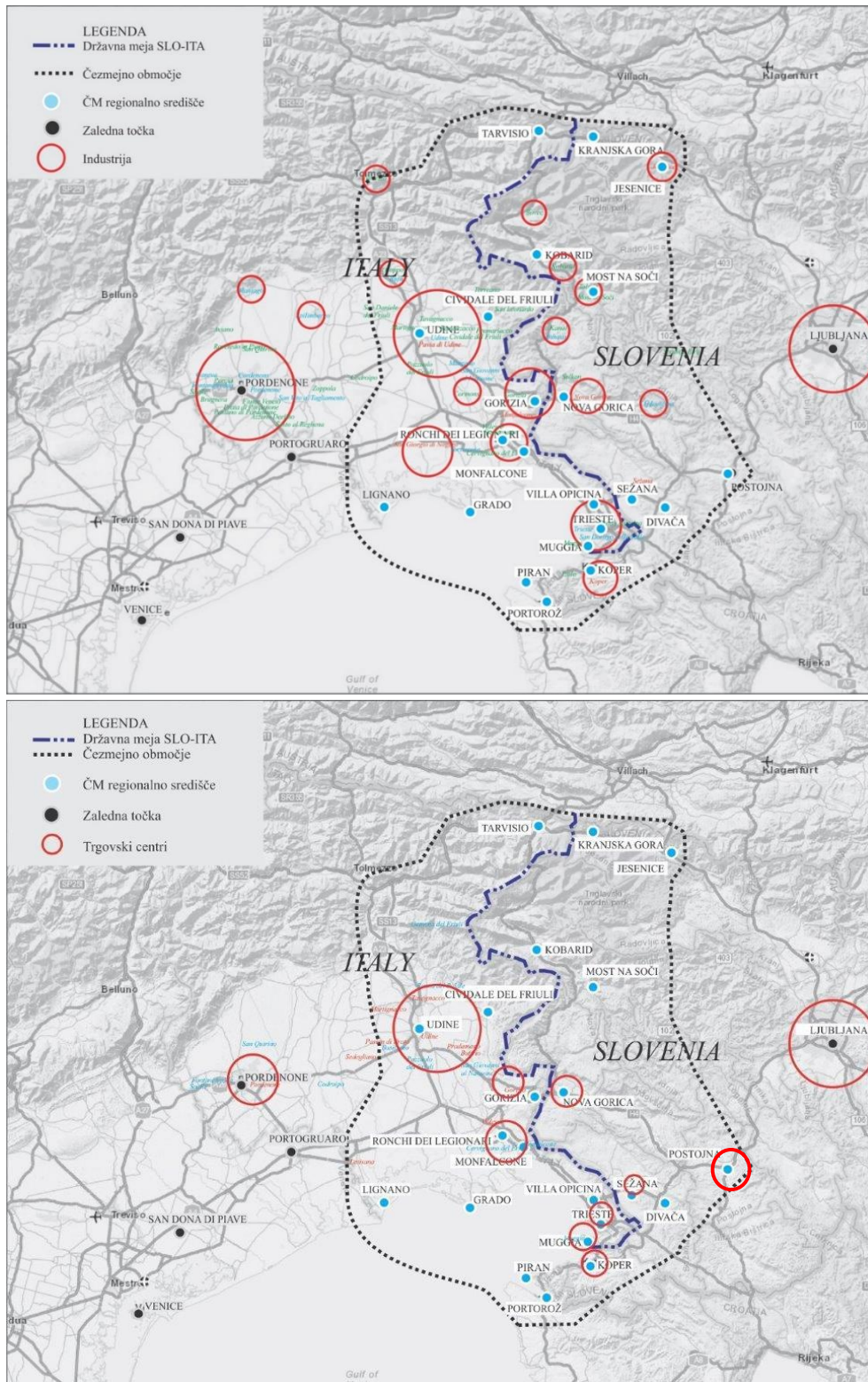


Vir: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html> in Prometni institut, d. o. o.

Glavni gonili dnevni migracij sta delo in izobraževalne priložnosti čez mejo in na regionalni ravni. Glavne proizvodne dejavnosti in izobraževalni centri na ČM območju se nahajajo v glavnih regionalnih središčih, ki so hkrati tudi največja naselja na tem območju. Posledično privabljajo večinski del toka dnevni migrantov v regiji, zlasti ob upoštevanju velikega števila vasi in majhnih občin, za katere je značilno zelo omejeno povpraševanje po mobilnosti.

⁴Komisija EU, GD REGIO, obmejni orientacijski dokument: ITALIJA - SLOVENIJA, Ref. Ares (2019) 3244965 - 17.5.2019

Slika 8: Glavne industrijske in trgovske cone na ČM območju ITA-SLO in v zaledju



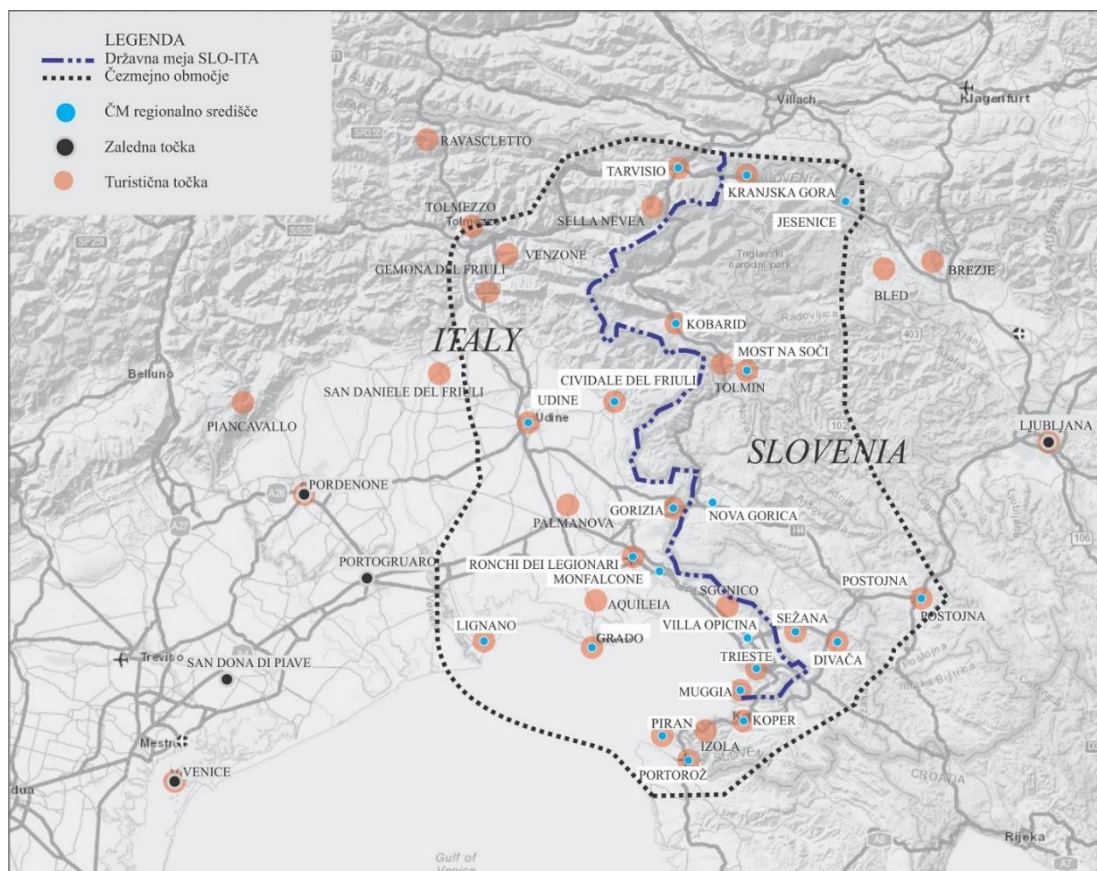
Vir: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html> in Prometni institut, d. o. o.

Ker 49 % celotnega prebivalstva živi na urbaniziranih območjih, so se glavne gravitacijske točke v Sloveniji centralizirale na glavna urbanizirana območja. Sama prestolnica Ljubljana, ki ima več kot 280.000 prebivalcev, sprejema približno 130.000 dnevnih migrantov. Skoraj dve tretjini ljudi je zaposlenih v storitvenih dejavnostih, več kot tretjina pa v industriji in gradbeništvu (podatki za leto 2016). Glavno industrijsko središče na slovenski strani ČM območja je Postojna (sanitarna oprema, proizvodnja igrač, lesna industrija); v Novi Gorici, Sežani in Kopru pa imajo večjo vlogo storitvene dejavnosti, zlasti na področju prometa in logistike.

Turizem ima pomemben učinek privabljanja prometnih tokov v ČM območje. Je pomemben in hitro rastoči gospodarski sektor na obeh straneh meje, vendar z razlikami glede ciljev (morje, gore in mesta), vrst (prosti čas, zeleni turizem, ogled kulturnih znamenitosti) in dimenzij.

Na območju Furlanije - Julijske krajine najdemo več občin, ki privabljajo silovite turistične tokove s posebnim poudarkom na sezonskem turizmu; na morju v poletni sezoni (npr. Lignano Sabbiadoro in Grado), v gorah pa poleti in pozimi (npr. Trbiž, Sella Nevea, Sappada, Ravascletto, Piancavallo). Privlačne lokacije v regiji so tudi arheološka in zgodovinska najdišča s sledovi antične rimske civilizacije (npr. Oglej, Čedad, Palmanova) ter kraji naravnega ali geološkega pomena (npr. Sgonico, Villanova). Samo dežela Furlanija - Julijska krajina (FJK) letno privabi približno 3 milijone obiskovalcev.

Slika 9: Glavne turistične znamenitosti na ČM območju ITA-SLO in v zaledju



Vir: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html> in Prometni institut, d. o. o.

Slovenija turistom ponuja široko paleto naravnih in kulturnih znamenitosti, ki z okoli 5 milijoni obiskovalcev letno ustvarijo veliko povpraševanje po prometnih storitvah. Število obiskovalcev Ljubljane vsakoletno narašča. Iz Ljubljane je mogoče v okviru dnevnih obiskov obiskati veliko destinacij širom Slovenije. Na mejnih območjih z Italijo in Hrvaško se nahajajo številne naravne kraške pokrajine, znamenitosti in jame. Gorato območje ob meji ITA-SLO ponuja možnosti pohodniškega in kmečkega turizma, spuščanje po brzicah itd. Najbolj znane jame so Postojnska jama in Škocjanske jame, ki so uvrščene na Unescov seznam. Slovenska Istra se razteza ob obali Jadranskega morja, njen najpomembnejši zgodovinski spomenik je sredozemsko mesto Piran. Večino poletne gneče poleti privablja Portorož.

Glavne turistične znamenitosti na ČM območju so prikazane na Slika 9.

Dežela Benečija je z gostim cestnim in javnim potniškim omrežjem dobro povezana z regionalnimi središči dežele Furlanija - Julijska krajina in naprej s Slovenijo. Največje povpraševanje po prometnih storitvah, povezano s čezmejno in medkrajevno povezljivostjo, ki presega meje regije, beležimo poleti, pozimi pa v smeri gora. Ti prometni tokovi zahtevajo dobro povezavo beneških regijskih središč s turističnimi območji v regiji, zlasti na obali in v gorah. Glavne točke predstavljajo svetovno znane zgodovinske in turistične znamenitosti v deželi Benečija, med katerimi izstopa zlasti Metropolitansko mesto Benetke. V deželi Benečija se nahajata tudi dve pomembni mednarodni letališči, to sta Benetke in Treviso. Vmesno postajališče San Donà di Piave vzpostavlja zelo pomembno zaledno povezavo za prevoz potnikov med Benečijo, Furlanijo - Julijsko krajino in Slovenijo. Prometne povezave iz Benetk vodijo v druge pokrajine Benečije, kot so Verona, Vicenza, Padova in Treviso.

2.3 PONUDBA PROMETNIH STORITEV - INFRASTRUKTURNA OMREŽJA

Na prometni sistem vedno vplivajo različni medsebojni odnosi in vplivi upoštevajoč druge sestavine (vzorce poselitve, ekonomski sistem, okolje itd.) regionalnega socialno-ekonomskega konteksta.

Tako Slovenija kot dežela Furlanija - Julijska krajina z Benečijo kot zalednim območjem se ponašata z dobro razvito infrastrukturo cestnega in železniškega prometa, ki se nahaja na križišču evropskih prometnih koridorjev in povezuje največja ČM središča, kot je bilo prikazano prej. Zračni dostop do območja zagotavljajo mednarodna letališča, Tržaško letališče (Ronke) in manjše letališče v Portorožu ter večja letališča na območju Benetk in Ljubljane. Vodni promet zagotavljajo mednarodna pristanišča v Trstu, Tržiču, San Giorgio di Nogaru in Kopru ter številna manjša pristanišča vzdolž obale.

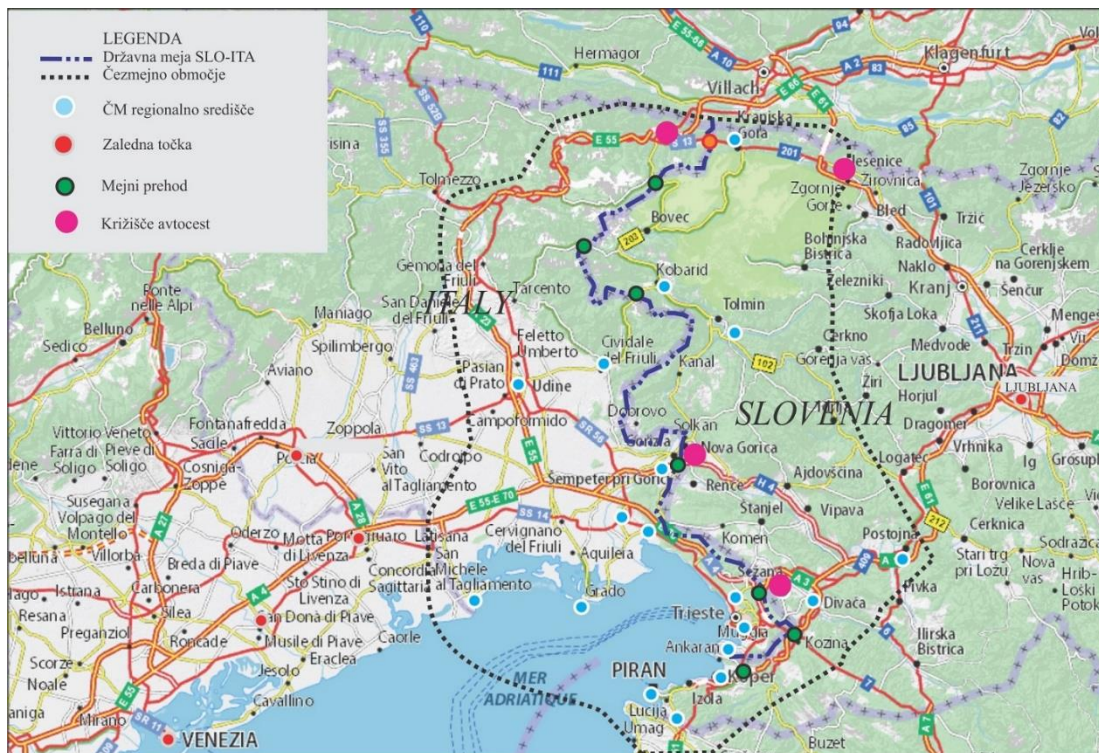
2.3.1 Cestno omrežje

Gosto omrežje avtocest in hitrih cest je skupaj z drugimi cestnimi povezavami znatno izboljšalo povezave in dostopnost delov ČM območja z zasebnimi avtomobili.

Leta 2012 se je cestno omrežje v Sloveniji razširilo na 38.985⁵ km, s posebno gosto mrežo v zahodni Sloveniji. Celotna Slovenija je povezana s 769 km avtocest. Avtoceste in hitre ceste v Sloveniji upravlja državno podjetje DARS d. d., preostali del cestnega omrežja regionalnih in glavnih cest pa DRSI.⁶

Na drugi strani meje, v Furlaniji - Julijski krajini, šteje regionalno cestno omrežje skoraj 1.100 km cest, ki so v pretežnem delu v lasti internega regionalnega podjetja Friuli Venezia Giulia Strade S. p. A., ki jih tudi neposredno upravlja. Samo 160 km je v neposredni lasti in predmet upravljanja državnega cestnega podjetja (ANAS S. p. A.). Avtoceste se raztezajo na 280 km in omogočajo dostop do vseh urbanih območij v štirih pokrajinah (Videm, Gorica, Pordenone in Trst).

Slika 10: Cestno omrežje na čezmejnem območju ITA- SLO in v zalednem območju



Vir: <https://www.viamichelin.com/> in Prometni institut Ljubljana d. o. o.

Avtocestno omrežje povezuje vsa večja ČM središča v Italiji (Trbiž, Videm, Gorica, Trst in Tržič) in večino središč v Sloveniji (Jesenice, Postojna, Nova Gorica in Koper).

Dve državni cestni omrežji sta povezani na treh mejnih prehodih, ki povezujejo avtoceste ali hitre ceste (Škofije/Rabuiese, Fernetiči/Fernetti in Nova Gorica/Gorica). Četrta povezava obeh avtocestnih omrežij je ČM povezava z državno cesto med Jesenicami in Trbižem, ki se razteza na razdalji 40 km. Poleg tega obstaja več manjših mejnih prehodov, ki so večinoma lokalnega pomena:

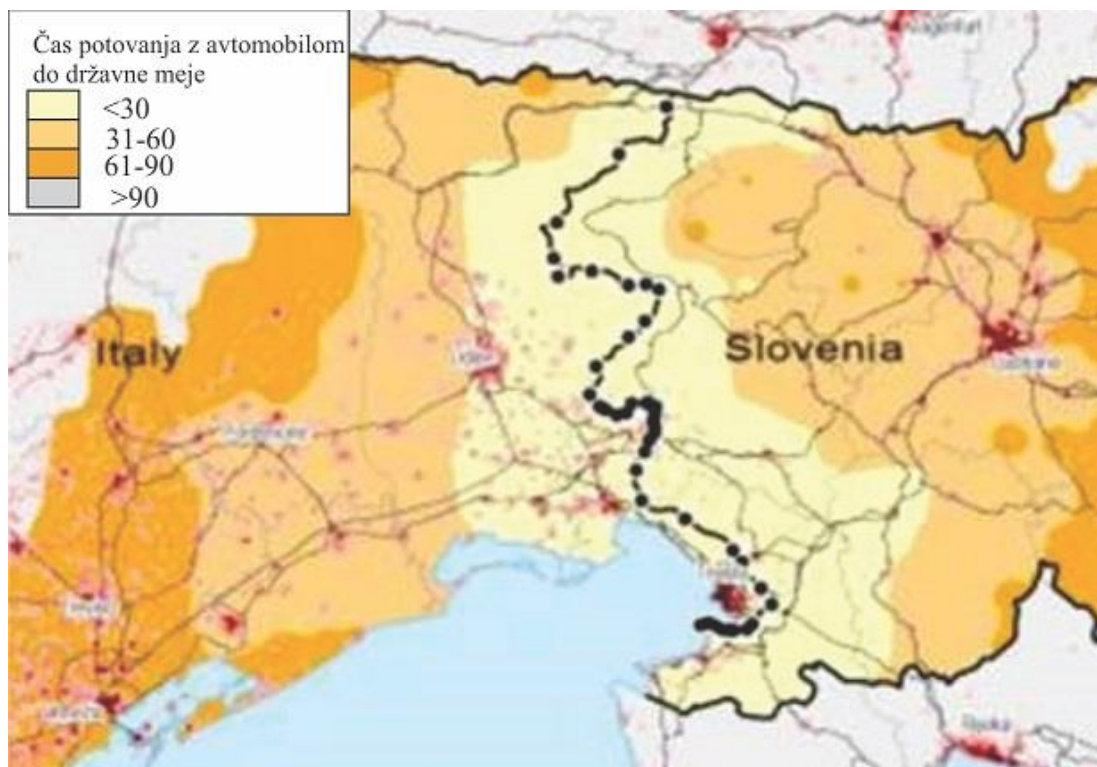
⁵INTERREG V-A ITALY - SLOVENIA 2014-2020, CCI 2014TC16RFCB036, Revizija 2/2017, odobreno s strani Evropske komisije s Sklepom št. C (2017) 6247 z dne 14. septembra 2017
⁶ Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo

Rateče, Ucea/Učja (Bovec), Robič (Kobarid), Predel/Cave di Predil, Dolina/San Dorligo della Valle (Trst) itd. Številni manjši mejni prehodi na severu vodijo čez gorske prelaze.

Tudi zaledna središča v Benečiji so dobro povezana s središči v Furlaniji - Julijski krajini, in sicer z obsežnimi in raznolikimi multimodalnimi omrežji, ki služijo vsem vrstam kopenskega in pomorskega prometa. Dežela Benečija se ponaša z več kot 790 km avtocest, ki jih v glavnem upravljajo koncesionarji, kar je višje od državnega povprečja, in 1.188 železniških prog, vendar brez visokohitrostnih povezav (250 km/h), ki jih upravlja družba Trenitalia S. p. A. in delno tudi družba Sistemi Territoriali S. p. A. Javni potniški promet v Benečiji pokriva le 14 % vseh potovanj.

Gosto državno cestno in avtocestno omrežje ter številni mejni prehodi vzdolž meje ITA-SLO zagotavljajo dobro cestno povezljivost ČM območja z osebnimi avtomobili, kot je prikazano na Slika 11. **Vsa ČM središča ITA-SLO so z avtomobilom dostopna v 30 min. Zaledna središča Ljubljana, Benetke ali Pordenona so z avtomobilom dostopna v eni uri ali eni uri in pol, odvisno od izhodišča v ČM območju.**

Slika 11: Povezljivost ČM območja ITA-SLO in zaledja z osebnim avtomobilom



Vir: Komisija EU, GD REGIO, obmejni usmerjevalni dokument: ITALIJA - SLOVENIJA, Ref. Ares (2019) 3244965 - 17.5.2019

Cestna povezljivost z avtomobilom med regionalnimi središči je znotraj srednjega razpona v primerjavi s povprečji EU, razen za severni del slovenskega čezmejnega območja, pa tudi severni del Vidma in Pordenona s slabšo povezljivostjo.

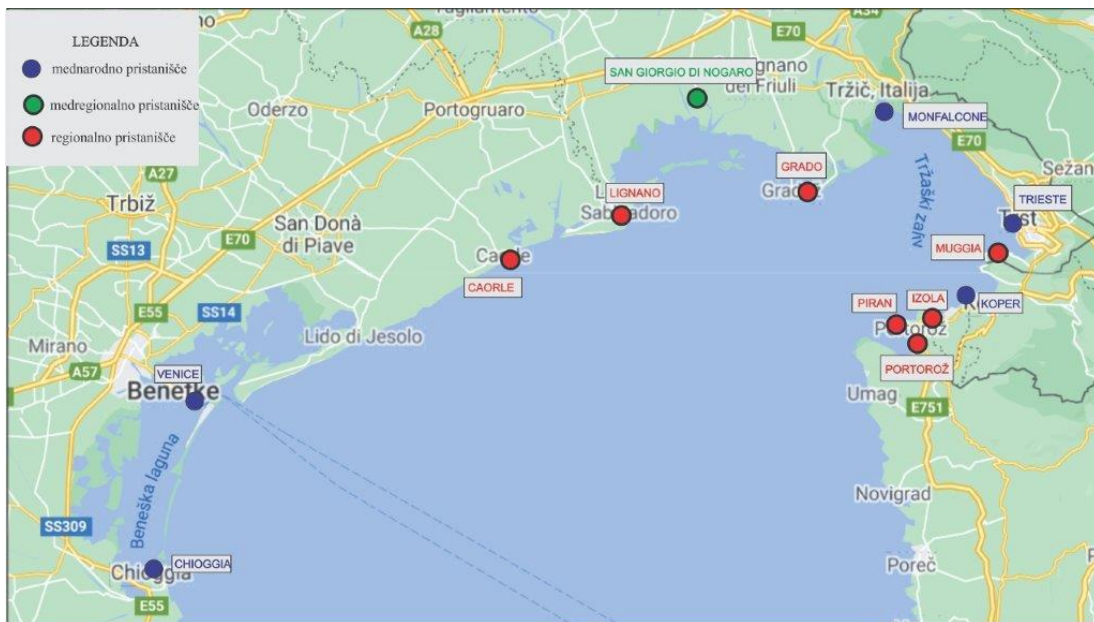
2.3.2 Javno omrežje za potniški promet

Na čezmejnem območju se javni prevoz potnikov zagotavlja prek:

- železniškega prometa (izvenmestno),
- cestnega prometa (mestni in izvenmestni avtobus),
- pomorski promet (izvenmestni trajekti),
- zračni promet (domača in mednarodna letališča).

Pregled omrežij infrastrukture javnega prevoza se osredotoča zlasti na železniško omrežje (pogl. 2.3.2.1). Cestno omrežje smo obravnavali v prejšnjem razdelku (2.3.1), medtem ko pomorski promet zahteva le ustrezno pristaniško infrastrukturo in s tem povezano dostopnost. Čezmejna pristaniška infrastruktura je primerna za privez velikih potniških križark v Kopru, Trstu, Tržiču in Benetkah. Na obeh straneh meje je tudi več manjših pristanišč, ki lahko sprejmejo lokalne obalne potniške trajekte, to so Lignano, Caorle, Chioggia, Grado, Marano, Muggia, Izola, Piran itd.

Slika 12: Pristaniška infrastruktura različnega obsega na ČM območju



Letališči v Portorožu in Trstu (Ronkah) sta pomembni za mednarodno in domačo zračno povezavo regije ter za turistično dostopnost; ne igrata sicer nobene vloge v samem prevozu znotraj ČM območja, imata pa vlogo prometnega vozlišča, to še zlasti velja za letališče v Ronkah z železniško in avtocestno povezavo in s številnimi rednimi domačimi in mednarodnimi letalskimi povezavami.

2.3.2.1 Železniško omrežje

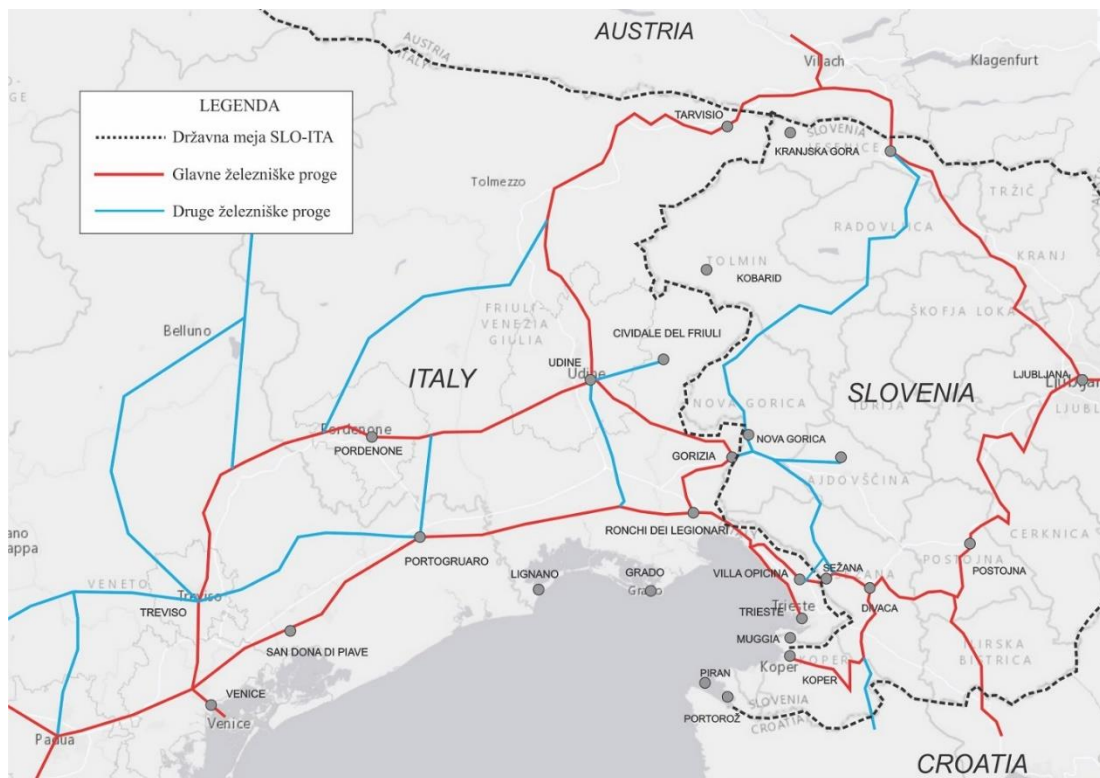
V Furlaniji - Julijski krajini železniško omrežje zajema 472 km delujočih železniških prog, pri čemer se 342 km prog (72 %) uvršča med glavne proge, 130 km pa med dopolnilne proge. V večini primerov so elektrificirane (82 %) in dvotirne (63 %), oskrbuje jih 38 delujočih železniških postaj. Glavne

železniške postaje v regiji so Trst, Videm in Pordenone, sledijo jim Gorica, Tržič in Cervignano kot druge najpomembnejše. Vsi so vključeni v pobudo za prenovo imenovano »Centostazioni⁷«. Cervignano del Friuli izstopa kot pomembno železniško potniško vozlišče in povezuje med Baltsko-jadranskim in Sredozemskim koridorjem TEN-T. Povezuje pretežno potniške storitve, ki vozijo iz Vidma v Trst in obratno, pa tudi čezmejne železniške prevoze CROSSMOBY med Ljubljano, Trstom in Vidmom.

Italijanski upravljavec železniške infrastrukture RFI SpA upravlja skoraj celotno regionalno železniško omrežje, razen manjšega odseka, ki ga upravlja regionalno podjetje Ferrovie Udine - Cividale S. r. l. (podjetje v lasti Avtonomne dežele Furlanije - Julijske krajine).

Železniško omrežje na ČM območju ITA-SLO in zalednem območju je prikazano na Slika 13.

Slika 13: Železniško omrežje na čezmejnem in zalednem območju



Vir: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html> in Prometni institut, d. o. o.

Javno železniško omrežje v Sloveniji obsega skupno 1.208 km glavnih in regionalnih železniških prog, od tega je 334 km prog dvotirnih in 874 km prog enotirnih. Železniške proge so na splošno odprte za mešani, potniški in tovorni železniški prevoz. Samo 106 km železniških prog je odprtih izključno za tovorni promet in 2 km le za potniški promet. Slovenske železniške proge so

⁷Centostazioni S. p. A. je hčerinsko podjetje Italijanskega holdinga FS in v zasebno partnerstvo, ustanovljeno leta 2001 za prenovo in upravljanje 103 srednje velikih Italijanskih železniških postaj.

elektrificirane z nazivno napetostjo 3 kV z izjemo krajših obmejnih odsekov v bližini avstrijskega in hrvaškega omrežja, na katerih je izvedena elektrifikacija (15 kV, 16,67 Hz) oziroma (25 Hz, 50 Hz).

Tako Slovenija s 6 km železniškega omrežja na 100 km² površine ozemlja kot tudi Italija s 5,6 km železniških prog na 100 km² površine ozemlja presejata povprečje EU glede gostote železniškega omrežja (Evropa (EU 5,0 km; 2011). Italijansko omrežje je v letu 2011 prepeljalo 45.944 milijonov potnikov, številka pa se še vedno povečuje, Slovenija s 689 milijoni potnikov pa stalno beleži trend upadanja⁸.

Čezmejni železniški promet ne omogoča dobrih povezav z državnimi (regionalnimi) železniškimi omrežji na obeh straneh železniškega omrežja. Na meji ITA-SLO povezujeta državni (regionalni) železniški omrežji le dva mejna prehoda, pri čemer le en (Opčine/Sežana) omogoča tudi potniški promet. Z vidika odstotka prebivalstva, ki ima dostop do čezmejnih železniških storitev, je bilo ocenjeno, da gre v primerjavi z drugimi obmejnimi regijami EU za nizko dostopnost. Tudi frekvenca in hitrost železniških povezav je v primerjavi z drugimi obmejnimi regijami EU na nizki ravni.

Železniška povezava Opčine (IT) in Sežana (SI)

Edina železniška potniška prometna povezava povezuje Opčine (IT) in Sežano (SI). Slovensko in italijansko železniško omrežje si delita sistem električne vleke 15kVDC. Vendar so prisotni različni sistemi varnostne signalizacije; SCMT v Italiji in INDUSI v Sloveniji. Za različne sisteme varnostne signalizacije so potrebne vlečne enote z dvojnimi sistemom signalizacije (lokomotiva in enodelni vlaki), ki so trenutno na voljo zgolj pri italijanskem operaterju (Trenitalia). **Glavna težava železniškega mejnega prehoda na Opčinah je menjava vlakovnega osebja in izvajanje nekaterih tehničnih postopkov, kar traja tudi do 20 minut pri enem postanku, to je znatno preveč za namene vsakodnevnih migracij.**

⁸Program sodelovanja INTERREG V A ITA-SLO – Strategija, junij 2015

Slika 14: Čezmejna povezava na Opčinah (IT)-Sežana (SI)

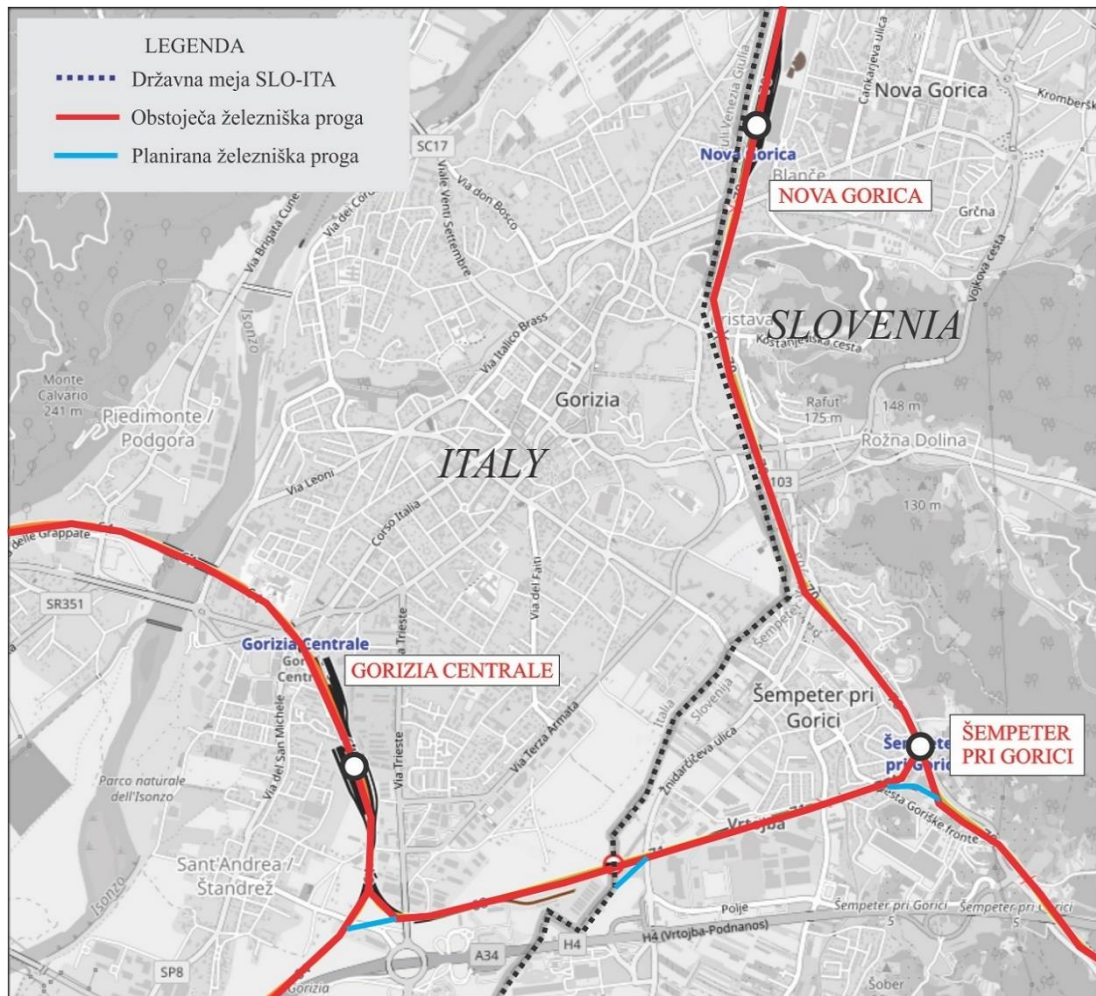


Vir: <https://www.openrailwaymap.org/> in Prometni institut, d. o. o.

Železniška povezava Gorica (IT) - Nova Gorica (SI)

Na območju somestja Gorica - Nova Gorica obstaja železniška povezava med postajo Gorica Centrale (IT) in postajo v Novi Gorici (SI). Železniška povezava med postajama poteka po zelo dolgem obvozu skozi Šempeter pri Gorici (SI) in se trenutno učinkovito uporablja le za tovorni promet, saj postavitve proge ne omogoča učinkovite povezave, ki bi bila primerna za storitve prevoza dnevnih migrantov (glej Slika 15). Posledično sta ti dve potniški postaji povezani le z avtobusom. Kot je prikazano na Slika 15, je v bližini železniške postaje Gorica Centrale predviden nov trikotnik (načrtovana železniška proga), ki bo omogočil neposredno povezavo Nove Gorice s progo Trst-Videm in tudi oživitev trikotnika v bližini Šempetra pri Gorici, ki bi služil predvsem za povezavo tovornih terminalov na obeh straneh državne meje (<https://www.adriaeco.eu/2019/11/26/la-lunetta-ferroviaria-italiana/>).

Slika 15: Čezmejna povezava na relaciji Gorica Centrale (IT)-Nova Gorica (SI)



Vir: <https://www.openrailwaymap.org/> in Prometni institut, d. o. o.

Nenazadnje je Komisija železniško povezavo Gorica-Nova Gorica opredelila kot najobetavnejšo železniško povezavo za razvoj v obmejni regiji Italije in Slovenije. (INTERREG V-A ITALY - SLOVENIA 2014-2020, CCI 2014TC16RFCB036, Revizija 2/2017, odobreno s strani Evropske komisije s Sklepom št. C (2017) 6247 z dne 14. septembra 2017).

2.3.3 Razdelitev načinov prevoza

Podatki o delitvi načinov prevoza na osebne (osebni avtomobil) in javne prevoze na čezmejni ravni niso na voljo. Nekateri podatki o deležih načinov prevoza so na voljo na regionalni ali državni ravni, vendar večinoma le znotraj mest. V skladu z zabeleženo podpovprečno razpoložljivostjo javnega prevoza na ČM območju v primerjavi z drugimi čezmejnimi regijami EU je moč sklepati, da čezmejni javni prevoz zavzema znatno nižji delež v primerjavi z navedenimi deleži na regionalni ali državni ravni.

Opazovanje mobilnosti v deželi Furlanija - Julijska krajina kaže, da predstavlja avtomobilski promet kar 93 % domače mobilnosti v regiji, avtobusni in železniški promet pa samo 5 % oziroma 2 %. Deleži drugih načinov prevoza so zanemarljivi. Po podatkih za leto 2010 je avtomobilski promet v Sloveniji pokrival 86,5 % celotnega prometa, regionalni avtobusni promet 10,7 % in železniški promet 2,7 %. Raziskava TEMS (The EPOMM Modal Split Tool, 2016) je analizirala mestni promet v Sloveniji in pokazala vsaj 50-odstotni delež avtomobilskega prevoza, ki se v Novi Gorici približa celo 70-odstotnemu deležu. Trajnostni promet v Novi Gorici dosega zgolj 8 % delež (manjša skupnost), medtem ko v Kopru javni prevoz zavzema skoraj 20 %, hoja pa blizu 9 %.

Za boljše podatke o prometnih tokovih, pa tudi o delitvi načinov prevoza, ki bi lahko predstavljali trdno podlago za razvoj trajnostnih ČM politik javnega prometa, bi bilo treba pregledati ČM prometne tokove, opraviti dodatne raziskave in razviti prometni model.

3 POVEZLJIVOST JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

3.1 ORGANIZACIJA PROMETNEGA SEKTORJA

Organizacija javnega prometa se že v osnovi razlikuje glede na to ali gre za notranji javni promet (lokalni oz. regionalni) znotraj države ali za zunanji promet (mednarodne in čezmejne linije).

Vsaka država zagotavlja določeno raven upravljanja in razvoja (razvoj omrežja, vozni redi, intermodalnost, integracija ...) notranjih javnih prometnih storitev ne glede na način prevoza. Zagotovljeno je sofinanciranje in izbor ponudnikov prometnih storitev z izključnimi pravicami do obratovanja linij na določenem ozemlju in v določenem časovnem obdobju.

Zunanje prometne povezave so sestavljene iz **čezmejnih linij**, ki obratujejo na čezmejnem območju, oz. **mednarodnih liniji**, ki imajo svoj začetek in konec zunaj ČM območja in v tretjih državah. Promet pri prečkanju meje je podrobneje opisan v poglavju 3.3 Čezmejna povezljivost javnega prometa.

Organizacija sektorja javnega prometa na ČM območju SLO-ITA bo predstavljena ločeno za italijansko in slovensko stran.

3.1.1 Italija

Javni prevoz v obmejni regiji Furlanija - Julijska krajina je strukturiran kot multimodalno prometno omrežje, ki zajema 6,7 milijonov vlakovnih kilometrov, 42 milijonov avtobusnih kilometrov in 52.000 navtičnih milj (pomorski promet). Storitve cestnega, železniškega in pomorskega javnega prometa upravlja regionalni organ, ki je odgovoren za načrtovanje, sklepanje pogodb in financiranje javnega prometa. Kar zadeva železniški promet, je regija zavezana k upravljanju železniških storitev v skladu z Generalnim direktoratom za »infrastrukturo, logistiko in prevozne storitve«, ki ga odobri državna vlada. Furlanija - Julijska krajina, ki je avtonomna dežela, ima znotraj italijanskega zakonodajnega okvirja posebne pristojnosti, zlasti v zvezi s čezmejnimi prometnim načrtovanjem.

Avtobusne in pomorske storitve nudi en sam prevoznik (TPL FVG Scarl), ki je združil 4 nekdanje prevoznike, ki so zdaj del konzorcija TPL FVG Scarl in pokrivajo celotno prometno omrežje, kot je navedeno v Slika 16.

Leta 2014 je bil s strani deželne vlade Furlanije - Julijske krajine izveden mednarodni razpis v skladu z Regionalnim načrtom za javni prevoz (»Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale«) za dodelitev prometnih storitev enemu prevozniku, ki bi sledil namenu regije in zagotovil integrirane multimodalne prometne storitve v regiji. Pogodba med deželo Furlanijo - Julijsko krajino in »TPL FVG Scarl« je bila podpisana 15. 1. 2019 z veljavnostjo za 10 let, ta datum pa je tudi uradni začetek obratovanja izbranega prevoznika. TPL FVG je konzorcij štirih podjetij za javni promet, obenem gre za štiri nekdanje prevoznike, ki so do zdaj opravljali storitve v posameznih pokrajinah dežele. Vsak prevoznik opravlja prevozne storitve v eni od štirih pokrajin dežele Furlanije - Julijske krajine,

kot je prikazano v Preglednica 1. Trenutno konzorcij partnerjev nadaljuje z uveljavljenimi storitvami, vendar bodo le-te postopoma deležne preoblikovanja z namenom boljše prometne integracije v celotni regiji in tudi zunaj meja.

Slika 16: Prevozna podjetja, ki so se združila v novega ponudnika prevoznih storitev TPL FVG Scarl



Preglednica 1: Cestni in pomorski promet v Furlaniji - Julijski krajini TPL FVG

Pokrajina	Prevoznik	Lokalne storitve	Čezmejne storitve
Gorica	TPL FVG (nekdanji APT Gorizia S. p. A.)	- mestni in izvenmestni avtobus - lokalni pomorski promet	- avtobus Gorica-Nova Gorica
Pordenone	TPL FVG (nekdanji ATAP S. p. A.)	- mestni in izvenmestni avtobus	/
Trst	TPL FVG (nekdanji Trst Trasporti S. p. A.)	- mestni in izvenmestni avtobus - lokalni tramvaj - lokalni pomorski promet	/
Videm	TPL FVG (nekdanji Autoservizi F. V. G. S. p. A. - SAF)	- mestni in izvenmestni avtobus - lokalni pomorski promet	/

Železniški prevoz v regiji upravlja nacionalni in regionalni železniški prevoznik.

Preglednica 2: Železniški prevozniki v Furlaniji - Julijski krajini

Območje	Prevoznik	Regionalne storitve	Čezmejne storitve
Furlanija - Julijska krajina	Trenitalia S. p. A.	- večina regionalnih storitev	Trst-Ljubljana (CROSSMOBY)
	Ferrovie Udine - Cividale S. r. l.	- Videm-Čedad	- Beljak-Videm-Trst (MICOTRA)

Do analogne organizacije optimizacije, preverjanja in spremljanja javnega prevoza, kot v deželi Furlaniji - Julijski krajini, je prišlo tudi v deželi Benečiji, kjer nov regionalni načrt prinaša zavezo k integriranemu, multimodalnemu javnemu prevozu z vključitvijo več prevoznikov⁹.

Infomobilnost in integracija prevoza sta predstavljeni v ločenih razdelkih.

3.1.1.1 Infomobilnost

Z izbiro enega samega prevoznika za celotno deželo Furlanija - Julijska krajina je bil oblikovan tudi enotni sistem infomobilnosti, ki pokriva prevozne storitve v celotni regiji Furlanija - Julijska krajina. Nov sistem infomobilnosti je nadomestil ločene in razdrobljene sisteme infomobilnosti, ki so jih upravljali pokrajinski prevozniki. Nov sistem infomobilnosti je še posebej priročen pri potovanju čez mejo pokrajine ali še dlje. Prej so bile na voljo le omejene informacije o sovpadanju posamičnih vozniških redov.

Omeniti velja, da ATVO, prevoznik v deželi Benečiji, ponuja tudi avtobusne storitve v Furlaniji - Julijski krajini, s čimer povezuje središča v Furlaniji - Julijski krajini s središči v Benečiji. Železniški promet upravljata državno železniško podjetje Trenitalia in regionalni prevoznik Ferrovie Udine - Cividale (FUC).

Vsak prevoznik je razvil lasten spletni načrtovalnik poti. Vsi so razvili tudi ustrezne mobilne aplikacije. Trenitalia ponuja spletni načrtovalnik poti in mobilno aplikacijo z informacijami za potnike pred potovanjem in med potovanjem. FUC zagotavlja statične spletne vozne rede. Modernizacija storitev je v polnem teku, vključno z dokončevanjem postajališč in sistemom za sporočanje med vožnjo. Pregled funkcionalnosti sistema infomobilnosti je podan v Preglednica 3.

Preglednica 3: Značilnosti sistemov infomobilnosti glede na prevoznike

	TPL FVG	TRENIT ALIA	FUC	ATVO
Potovalni informacijski sistem za potnike pred potovanjem	X	X		X
Potovalni informacijski sistem za potnike med potovanjem	X	X	X	X
Iskanje prometne povezave na podlagi naslova	X	X		X
Iskanje prometne povezave glede na postajališče	X	X		X
Iskanje prometne povezave glede na interesno točko	X			
Vozni red	X	X	X	X
Načrtovalnik poti	X			X
Potovalni čas	X	X	X	X
Prestopi		X		X

⁹Dokument o regionalnem gospodarstvu in finančah DEF 2017-2019 (tematsko področje »Mobilnost«)

Prevoznine	X	X	X	X
Povezani statični vozni redi	X		X	X
Povezani vozni redi za posamezna postajališča	X		X	X
Spletne vozovnice/plačila		X		X

Potovalne informacije prevoznikov so na voljo na spletnih straneh, navedenih v spodnji preglednici.

Preglednica 4: Seznam povezav do sistemov infomobilnosti, ki jih zagotavljajo prevozniki

Prevoznik	Spletni sistem infomobilnosti
TPL FVG	https://apps.apple.com/it/app/tplfvg/id1481314758 https://play.google.com/store/apps/details?id=net.pluservice.tplfvg
TRENITALIA	http://www.viaggiatreno.it/viaggiatrenonew/index.jsp
FUC	http://www.ferrovieudineciviale.it/
ATVO	http://www.atvo.it/it-orari-e-autolinee.html

Obstajajo tudi medregionalni sistemi za spletno infomobilnost, ki niso neposredno povezani s prevozniki. Delno premoščajo razdrobljenost pri potovanjih na dolge razdalje. Povezujejo posamezne vozne rede in storitve, poleg tega zagotavljajo **intermodalne** informacije. Nekaj sistemov infomobilnosti:

- <http://www.mycicero.it/> (železniške + avtobusne storitve)
- <https://www.trainline.it> (železniške in avtobusne storitve)
- <https://www.logitravel.it/> (železniške storitve)
- <https://www.logitravel.it/> (železniške storitve)
- <https://www.goeuro.it> (železniške in avtobusne storitve)
- <https://www.wanderio.com> (železniške in avtobusne storitve)
- <https://www.busradar.it> (železniške in avtobusne storitve)
- <https://www.checkmybus.it> (avtobusne storitve)

3.1.2 Slovenija

Javni potniški promet v Sloveniji je urejen v več sektorskih zakonih, ki urejajo vsak način prevoza posebej, tj. avtobusni, železniški, vodni in žičniški. Zakonodaja predvideva deljeno financiranje in upravljanje potniškega prometa med lokalno ravno in državo. Občine prek oddelkov za promet organizirajo in financirajo mestni promet na svojem ozemlju in delno sofinancirajo izvenmestne avtobusne prevoze. Izvenmestni in regionalni avtobusni in železniški promet upravljata Sektor za javni potniški promet na Ministrstvu za infrastrukturo in Vlada Republike Slovenije. Javni potniški promet (PPT) se na nacionalni ravni držav zagotavlja kot obvezna javna služba, na lokalni ravni pa sta prisotni obe možnosti, torej javni potniški promet kot obvezna ali izbirna javna služba. Avtobusni prevoz se izvaja na osnovi podelitve koncesije.

Čezmejne in mednarodne avtobusne linije so stvar podjetniške pobude, vendar jih je treba registrirati pri Ministrstvu za infrastrukturo (Sektor za cestni promet). Ministrstvo pa nima nadzora nad dejanskim izvajanjem registriranih linij. Mednarodne železniške proge so predmet dogovorov na letnih mednarodnih železniških konferencah, medtem ko se čezmejne železniške proge dogovarjajo med sosednjimi železniškimi prevozniki. Odseke mednarodnih/čezmejnih železniških

prog, ki so del slovenskega železniškega omrežja, sofinancira Vlada RS preko instrumenta pogodb o izvajanju javnih služb.

Število avtobusnih prevoznikov v Sloveniji je v postopku konsolidacije. Trenutno je v notranjem javnem potniškem prometu v Sloveniji udeleženi 26 avtobusnih prevoznikov in 1 železniški prevoznik (SŽ-Potniški promet, d. o. o.). Čezmejne in mednarodne prevozne storitve opravlja 14 avtobusnih prevoznikov in 1 železniški prevoznik (SŽ-Potniški promet, d. o. o.) iz Slovenije.

Avtobusne linije na čezmejnem območju upravljata v pretežni meri 2 prevoznika:

- ARRIVA Dolenjska in Primorska d. o. o. in
- Nomago d. o. o.

Dolge avtobusne linije na tem območju ponujata še druga 2 avtobusna prevoznika:

- ARRIVA Alpetour d. o. o. in
- APMS - Avtobusni promet Murska Sobota d. d.

ter nekateri manjši avtobusni prevozniki, ki delujejo na tem območju.

LPP d. o. o. je ljubljanski prevoznik, ki ga je treba izpostaviti kot mestnega in izvenmestnega avtobusnega prevoznika v zaledju Ljubljane in okolici.

Mestni promet v Sloveniji je na voljo v 16 občinah, 7 izmed teh se nahaja na čezmejnem ali zalednem območju (Koper, Piran, Nova Gorica, Idrija, Jesenice, Postojna in Ljubljana - pogodba o izvajanju javnih služb).

3.1.2.1 Infomobilnost in prodaja vozovnic

Vsak prevoznik v Sloveniji razpolaga z lastno prodajno mrežo, ki je sestavni del enotne integrirane nacionalne prodajne mreže. Prevozniki ponujajo tudi lastne sisteme prodaje vozovnic, ki so prav tako integrirani v enoten nacionalni sistem izdaje vozovnic.

Vsak prevoznik ponuja lasten sistem infomobilnosti. Vsi sistemi infomobilnosti zagotavljajo informacije za potnike pred potovanjem: zemljevid linij (ali prog), vozne rede, informacije o času potovanj in dodatne storitve; načrtovanje potovanja glede na izhodiščno točko in ciljno destinacijo ter informacije o postajališčih in vozilih. Avtobusni prevoznik LPP ponuja informacije o potovanjih tudi med vožnjo z avtobusom in na avtobusnih postajališčih.

Praktično vsi sistemi infomobilnosti so na voljo v slovenskem in angleškem jeziku, dodatne informacije o čezmejnih linijah pa tudi v lokalnem jeziku (npr. italijanščina). Za vse sisteme infomobilnosti je načrtovana razširitev razpoložljivih jezikov.

Preglednica 5: Seznam slovenskih mednarodnih in čezmejnih operaterjev

SŽ - Potniški promet	https://www.slo-zeleznice.si/sl
LPP	https://www.lpp.si/
Arriva	https://arriva.si/
Nomago	https://www.nomago.si/vozni-red

Prevozniki pri vseh oblikah prevoza sprejemajo papirnate vozovnice, razen v Ljubljani, kjer so v uporabi zgolj elektronske vozovnice, shranjene na pametni kartici ali pametnih telefonih, ki podpirajo NFC (uporabniki mobilnega telefona lahko vozovnico na avtobusu kupijo tudi s pomočjo prenosa podatkov - tj. Moneto). Tudi železniške vozovnice so v mestnem območju Ljubljane shranjene le na pametni kartici. Pametne kartice za periodične vozovnice so dejansko v uporabi pri vseh operaterjih. Črna koda se uporablja predvsem kot zaščitni element na papirnatih vozovnicah in vozovnicah, ki si jih potniki natisnejo sami.

Spletno plačevanje predstavlja redno prakso vseh prevoznikov, v večini primerov se uporablja za periodične vozovnice in vozovnice, ki si jih potniki natisnejo sami.

Integracijo prevoznih storitev obravnavamo v ločenem razdelku.

3.2 POVEZLJIVOST REGIONALNEGA JAVNEGA PROMETA

Povezljivost regionalnega javnega prometa je pomembna tudi z vidika čezmejne povezljivosti, upoštevamo jo pri presoji o možnostih podaljšanja regionalnih linij ali povezave regionalnih omrežij.

Regionalni javni promet se nanaša na *notranji regionalni in lokalni promet* na vsaki strani mejne črte in *povezave z zalednimi središči* v dotičnih državah (Italija in Slovenija).

Italija in Slovenija se ponašata z gostim avtobusnim prometnim omrežjem, ki povezuje regionalna gravitacijska središča in druge interesne točke v vsaki državi. Avtobusni promet je fleksibilen in se enostavno prilagaja dejanskemu povpraševanju, zato lahko sklepamo, da je v obeh državah število avtobusnih linij in pogostost avtobusnih povezav predmet učinkovitega upravljanja pooblaščenih upravljavcev na državni, regionalni in lokalni ravni ter skrbno izbranih koncesionarjev. Izvenmestni avtobusni prevoz je na voljo na vseh opazovanih interesnih točkah na čezmejnem in zalednem območju. Prav zato izvenmestnih avtobusnih linij nismo vzeli pod drobnogled. Analiza izvenmestnih linij je bila izvedena v omejenem obsegu in se posveča le tistim linijam, ki povezujejo (se začnejo ali vodijo skozi) čezmejno in zaledno območje vse do mejnih točk.

Za Slovenijo so bili v študiji analizirani podatki o avtobusnih linijah iz čezmejnih in zalednih središč, da bi prikazali pristop k določanju linij. Vsaka nadaljnja analiza zahteva upoštevanje lokalnih teritorialnih potreb in podrobno preučitev obstoječih regionalnih mestnih in izvenmestnih avtobusnih linij, ki se lahko razširijo na čezmejno območje ali v zaledna središča na drugi strani meje.

Preglednica 6: Slovenske regionalne izvenmestne avtobusne linije, ki vodijo skozi čezmejna središča in se končajo na mejnih prehodih

ČEZMEJNA SREDIŠČA	MEJNI PREHODI		Št. LINIJ	Št. ODHODOV
Divača	Sežana	Nova Gorica	17	27
Jesenice	Rateče Planica		11	66

Nova Gorica	Sežana			7	48
Piran	Nova Gorica			5	7
Portorož	Nova Gorica			6	9
Postojna	Nova Gorica	Sežana		15	44
Sežana	Nova Gorica			17	36
Ljubljana	Nova Gorica	Sežana	Rateče Planica	14	68
Koper	Nova Gorica	Sežana		12	16
Kranjska Gora	Rateče Planica			9	44
SKUPAJ				74	250

Preglednica 6 navaja število linij, ki povezujejo čezmejna in zaledna središča na slovenski strani z mejnimi prehodi in odhode v obe smeri (v parih) na danih relacijah. Te linije ocenjujemo kot morebitne kandidate za podaljšanje čez mejo. Vsa čezmejna in zaledna središča v Sloveniji, razen obalnih mest Pirana in Portoroža, imajo dobro regionalno povezavo s čezmejnim območjem in s tem tudi dober potencial za nove čezmejne linije, ki bi nastale s podaljšanjem obstoječih. Vse linije upravljata le dva prevoznika - NOMAGO in ARRIVA. Pri preučevanju razmer na področju čezmejne povezljivosti bi bilo treba narediti enako analizo regionalnih avtobusnih linij tudi za italijanske izvenmestne ali mestne avtobusne linije.

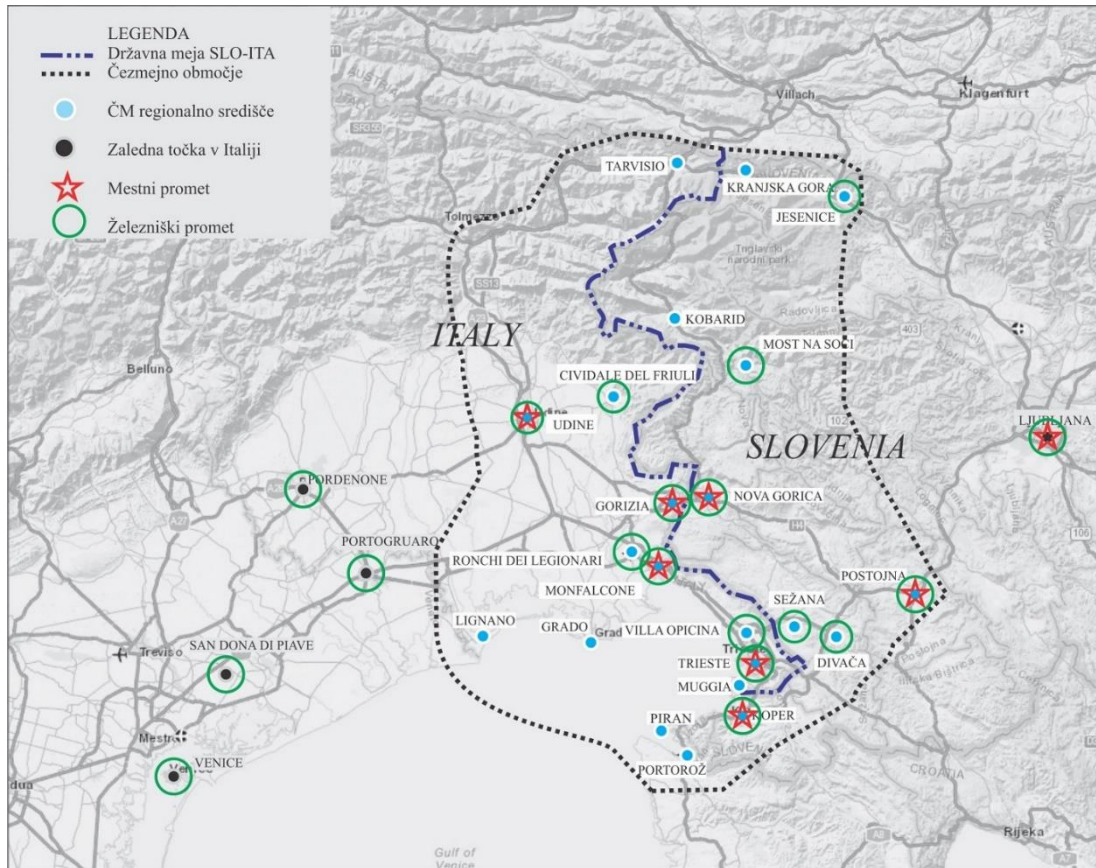
Raven razvitosti železniškega omrežja je bolj raznolika, povezave manjkajo zlasti v hribovitih in goratih delih čezmejnega območja z manjšimi in bolj razpršenimi naselji.

Mestni prevoz je na voljo v večjih občinah z možnostjo povezave mestnega središča z razpršenimi interesnimi točkami na območju občine:

- Italija: Trst, Videm, Tržič, Gorica
- Slovenija: Ljubljana, Postojna, Koper, Nova Gorica

Dva prevoznika, eden iz Gorice in drugi iz Nove Gorice, pokrivata celotno čezmejno mestno območje somestja in s prekrivanjem urbanih linij dosegata večjo pogostnost odhodov.

Slika 17: Razpoložljivost storitev železniškega in mestnega prometa na čezmejnem in zalednem območju



Vir: <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html> in Prometni institut, d. o. o.

Intermodalnost javnega prevoza je možna v čezmejnih središčih, kjer je na voljo več načinov prevoza. Intermodalnost je mogoče vzpostaviti z regionalnimi/mestnimi železniškimi, izvenmestnimi in mestnimi avtobusnimi povezavami, pri čemer bi se avtobusne linije načeloma morale prilagajati bolj togemu železniškemu omrežju (premestitev avtobusnih postaj po potrebi). Ker je izvenmestni avtobusni prevoz na voljo v vseh čezmejnih središčih, prikazuje Slika 17 zgolj razpoložljivost mestnega avtobusnega prevoza in izvenmestnih železniških storitev na čezmejnem območju in tako kaže čezmejna središča, kjer je intermodalnost možna. Za vsako območje, kjer obstaja ta možnost, bi bilo treba izvesti podrobno raziskavo na področju intermodalnosti.

Razpoložljivost regionalnega železniškega prometa kot hrbtnice množičnega prometa je bila predmet nadaljnje analize z namenom identifikacije manjkajočih infrastrukturnih povezav in manjkajočih linij za povezavo regionalnega železniškega prometa v vsaki državi v eno intermodalno čezmejno prometno omrežje (3.3.1.4. Intermodalni prevoz)

Predmet preučitve v obeh državah je torej bilo izvajanje storitev železniškega prevoza z vidika števila parov vlakovnih povezav (odhodi v vsako smer) in ravni razvitosti vlakovnih storitev med regionalnimi središči in naprej v zaledna središča na dnevni osnovi (Preglednica 7):

- na delavnik (torek),
- za konec tedna (nedelja),
- razpoložljivost vlakovnih storitev (RT - regionalni vlak, LT - lokalni vlak).

Vlakovne povezave med tednom se osredotočajo na dnevne delovne migrante in študente oz. dijake vozače, medtem ko so nedeljske povezave namenjene pristočasnim aktivnostim.

Za podrobnejši pregled skupnega števila železniških povezav na vsaki točki je treba preveriti tako vrstice kot tudi stolpce v preglednici (Preglednica 7).

Preglednica 7: Število dnevniških železniških povezav in raven storitev med regionalnimi središči in povezave do zalednih središč

Železniška postaja	Divača	Koper	Sežana	Nova Gorica	Kobarid	Most na Soči	Kranjska Gora	Jesenice	Piran	Portorož	Postojna
Koper	5/5/RT										
Sežana	14/7/LT	4/4/LT									
Nova Gorica	6/2/LT	3/2/LT	5/3/LT								
Kobarid	0	0	0	0							
Most na Soči	2/2/LT	3/2/LT	3/2/LT	8/8/LT	0						
Kranjska Gora	0	0	0	0	0	0					
Jesenice	12/5/LT	4/4/LT	13/7/LT	7/6/LT	0	7/6/LT					
Piran	0	0	0	0	0	0	0	0			
Portorož	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Postojna	17/9/RT	4/5/RT	14/7/LT	5/2/LT	0	6/4/LT	0	17/12/LT	0	0	
Ljubljana	17/9/RT	4/5/RT	14/7/LT	12/6/LT	0	7/5/LT	0	18/12/LT	0	0	19/12/RT

Za vsako interesno točko glejte: vrstico in stolpec.

Železniška postaja	Trst	Milje	Videm	Gorica	Ronke	Tržič	Opčine	Trbiž	Čedad	Gradež	Benetke	Pordenone	Portogruaro	San Donà di Piave
Milje	0													
Videm	25/22/RT	0												
Gorica	22/20/RT	0	23/19/RT											
Ronke	11/11/RT	0	16/11/RT	15/11/RT										
Tržič	55/38/RT	0	32/21/RT	23/19/LT	13/10/LT									
Opčine	2/2/RT	0	1/1/RT	1/1/RT	1/1/RT	0								
Trbiž	7/9/RT	0	7/8/RT	6/6/RT	9/7/RT	8/9/LT	4/1/RT							

Čedad	16/17/L T	0	15/16/L T	15/17/L T	16/11/LT	12/12/LT	4/2/LT	6/9/LT						
Gradež	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
Benetke	33/29/R T	0	33/25/R T	25/20/R T	18/18/RT	15/15/LT	4/2/RT	6/8/RT	13/13/R T	0				
Pordenone	21/16/R T	0	31/24/R T	16/12/R T	18/10/RT	20/11/LT	6/2/RT	6/8/RT	13/13/R T	0	32/23/R T			
Portogruaro	19/17/R T	0	25/26/R T	20/16/R T	13/12/RT	18/17/LT	4/2/RT	5/11/RT	11/13/RT	0	36/31/R T	20/28/R T		
San Donà di Piave	19/19/R T	0	26/34/R T	13/24/R T	10/14/RT	16/16/LT	4/2/RT	5/13/RT	18/20/RT	0	35/31/R T	26/20/R T	35/31/RT	
Lignano	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Za vsako interesno točko glejte: vrstico in stolpec.

Vir: <https://app.italiarail.com/results>, <https://www.trenitalia.com/en.html> (Za vsako interesno točko glejte vrstico in stolpec.)

Preglednica 7 je razdeljena na dva dela, zgornji del preglednice prikazuje regionalne železniške povezave v Sloveniji, spodnji del pa prikazuje stanje v Italiji. Središča, ki sodijo na čezmejno območje, so napisana z zeleno pisavo, medtem ko so zaledna območja napisana z rdečo barvo. Podatki v posamezni celici: »povezave med tednom/povezave za konec tedna/raven storitev«. Raven storitev je označena kot RT (regional train) za regionalne vlakovne storitve, npr. regionalni vlak oziroma LT (local train), če je na voljo le lokalni vlak. Storitve hitrega vlaka v tem trenutku na zadevnem območju niso na voljo.

Na slovenski strani imajo Koper, Sežana, Nova Gorica, Postojna, Jesenice in Divača, tj. 6 opazovanih čezmejnih točk od 11, neposredno povezavo z železniškim omrežjem in nadaljnjo povezavo z zalednimi središči Postojno in Ljubljano. Točke brez železniških prog, tj. Kobarid, Kranjska Gora, Piran, Most na Soči in Portorož, so manjša naselja, ki vendarle predstavljajo pomembna turistična naselja v gorah in obmorskem območju. Poleg izvenmestnih avtobusnih povezav z regionalnimi in čezmejnimi središči je do železniškega omrežja mogoče dostopati tudi preko lokalnih avtobusnih/vlakovnih intermodalnih točk (Most na Soči, Jesenice in Koper). Regionalne vlakovne povezave so na voljo le v Divači, Kopru, Sežani in na Jesenicah. Za vsakodnevne delovne migracije je potrebno natančno načrtovanje poti, saj je število dnevniških povezav običajno do 5 vlakov v eno smer. Ljubljana kot veliko zaledno središče ima dobro železniško povezavo z ostalimi čezmejnimi središči v Sloveniji.

Razmere na italijanski strani so nekoliko boljše. 10 od 14 čezmejnih in zalednih točk ima neposreden dostop do železniškega omrežja in, razen Čedad, imajo vsa na voljo tudi regionalne vlakovne storitve. Le 3 obmorska naselja Milje, Gradež in Lignano uporabljajo avtobusno povezavo do železniških vozlišč v Trstu, Cervignanu ali Latisani (Lignano). Videm, Gorica, letališče Trst in Čedad ponujajo pogoste regionalne vlakovne povezave z vsemi glavnimi zalednimi središči v regijah Furlanija - Julijska krajina in Benečija, in sicer od 13 do 33 dnevniških povezav v eno smer. Mejna postaja Opčine in prav tako tudi Trbiž, manjše lokalno središče brez čezmejne železniške povezave s slovenskim omrežjem, zagotavljata le nekaj povezav na dan. Znotraj čezmejnega območja je na voljo pogosta povezava med Vidmom in Gorico ter povezava obeh s tržaškim letališčem in Čedadom. Mejna postaja Opčine je deležna slabih povezav tudi znotraj čezmejnega območja z le 1 ali 2 paroma dnevniških vlakovnih povezav do glavnih regionalnih središč Trsta, Vidma in Gorice, saj je kot pretežno tranzitna točka boljše povezana z zalednimi središči Benečije. Zaledna središča Benetke, Pordenone in San Donà di Piave so z vlakom zelo dobro povezana z regijo Furlanija - Julijska krajina.

Grafična predstavitev pomembnih ciljnih točk vlakovnih povezav je na voljo v poglavju 3.3.1.4 (Intermodalni prevoz), kjer je podan predlog za intermodalne povezave deljenega regionalnega železniškega prometa.

Redne lokalne pomorske linije so na voljo samo v Italiji, vendar niso podrobno analizirane, saj ne predstavljajo množičnega javnega prevoznega sredstva, na voljo so le ob obalni liniji in se ne štejejo za zanimive z vidika vzpostavitve dnevniških intermodalnih storitev za dnevne migracije.

Gosti regionalni javni omrežji avtobusnih in železniških povezav vsaka posebej ponujata dobre storitve, medem ko si vzpostavitev intermodalnih povezav na obeh straneh meje še vedno zasluži veliko pozornosti.

3.3 ČEZMEJNA POVEZLJIVOST JAVNEGA PROMETA

Cilj analize čezmejne povezljivosti javnega potniškega prometa je predstaviti trenutno raven povezanosti storitev javnega prevoza v regionalnih središčih na čezmejnem območju ITA-SLO in iz središč širšega zaledja do čezmejnega območja in v regionalna in zaledna središča na drugi strani skupne meje (v drugo državo).

Povezljivost smo preučevali z vidika delovanja čezmejnega prevoza, števila povezav ter dnevnih, tedenskih in sezonskih odhodov med interesnimi točkami (PoI), časovne učinkovitosti javnega prevoza, razpoložljivosti različnih načinov prevoza in intermodalne povezljivosti.

Za čezmejno povezljivost so značilne prometne linije, ki povezujejo interesne točke in središča v gravitacijskem območju (okolici) ob državni meji ITA-SLO, s čimer služijo tudi celotnemu programskemu območju, vključno z Benečijo. Predmet analize čezmejne povezljivosti sta dve vrsti prevoznih linij:

- **Mednarodne linije:** začetna in končna točka linij se nahajata izven čezmejnega območja, prevoznik ni nujno iz Italije ali Slovenije, linije običajno prečkajo več držav;
- **Čezmejne linije:** začetna in končna točka linij se nahajata znotraj čezmejnega ali zalednega območja, linija ima veliko postajališč na ČM območju, pogostost prevoznih povezav je prilagojena dnevnim migracijam ali turističnemu obisku (redni in pogosti odhodi) na ČM območju.

Za čezmejni promet so značilne zlasti izvenmestne avtobusne in železniške linije.

Edini obstoječi **mestni čezmejni prevoz** je mestni prevoz na čezmejnem območju somestja Gorice na italijanski strani in Nove Gorice na slovenski strani, kjer mestna (občinska) avtobusna prevoznika, po en iz vsake države, skupaj opravljata storitve na obeh straneh državne meje, ki deli mesto.

Primer eksperimentalnega mestnega prevoza, ki poteka na čezmejni liniji, je **kombinirani prevoz** med Ljubljano (SI) in Trstom (IT), ki je sestavljen iz dveh krakov; in sicer čezmejne *vlakovne povezave* med Ljubljano in Opčinami (IT) (1. krak) ter povezavo iz Opčin do *mestnega avtobusa* v središču Trsta (2. krak). Storitve kombiniranega prevoza med Ljubljano in Trstom se je začela leta 2019 kot pilotni ukrep v okviru projekta CONNECT2CE EU. Kombinirano vozovnico so izkoristili občasni in redni potniki na dani relaciji in obstajajo možnosti za nadaljnjo krepitev donosnosti¹⁰.

¹⁰Storitev je trenutno prekinjena, predvsem zaradi prestrukturiranja tržaškega avtobusnega prevoznika.

Upoštevaajoč čezmejna in zaledna središča smo namenili pozornost tudi širšemu območju okrog njih (območja okrog teh središč), gre npr. za območje Benetk, ki vključuje tudi Mestre in Treviso, medtem ko območje Nove Gorice zajema denimo tudi Šempeter pri Gorici.

3.3.1 Čezmejne linije

Izraz »čezmejne linije« označuje tako čezmejne kot mednarodne linije v skladu z definicijo, navedeno v poglavju 3.3.

V skladu z zakonodajo EU in nacionalno zakonodajo se čezmejne linije javnega prevoza štejejo za komercialne linije, z izjemo železniških in deloma trajektnih povezav, ki so vključene v nacionalne pogodbe o izvajanju javnih služb, s čimer je zagotovljeno tudi sofinanciranje. Navedeno velja tudi za Slovenijo, medtem ko je v Italiji in v deželi Furlanija - Julijska krajina situacija drugačna. Italija subvencionira ceno vozovnic za kakršne koli čezmejne storitve, zato se te štejejo za del obveznosti javnih služb, subvencije pa se trenutno uporabljajo samo za železniške storitve. Slednje omogoča doseganje privlačnejših cen čezmejnih vozovnic in spodbujanje čezmejnega javnega prevoza, ki bi ga bilo sčasoma treba razširiti tudi na druge oblike prevoza.

Ker so čezmejne linije na občinski, regionalni ali državni ravni predmet nikakršnega ali zgolj omejenega upravljanja, se potniki srečujejo z razpršenostjo informacij in razdrobljeno dostopnostjo prevoznih storitev. To je velika težava v okolju, kjer je prisotna dokaj raznolika in bogata ponudba čezmejnih prevoznih storitev, zlasti na področju avtobusnega prevoza.

Trenutno obstaja že več informacijskih platform, ki nudijo informacije o čezmejnem javnem prevozu (npr. www.rome2rio.com), vendar ne zagotavljajo izčrpnih informacij¹¹ ali se ne posodablja sproti. Nekaj projektov, ki obravnavajo vprašanja čezmejne infomobilnosti, je bilo pravkar zaključenih, nekaj pa jih je še v teku (npr. LINKING DANUBE <http://www.interreg-danube.eu/approved-projects/linking-danube>, LINKING ALPS <https://www.alpine-space.eu/projects/linkingalps/en/home>), njihov namen je zadovoljitev potreb po edinstvenem in celovitem sistemu čezmejne mobilnosti, ki bi vseboval popolne informacije o čezmejnih linijah in prevoznih storitvah za potnike bodisi na podlagi vrste prevoza (npr. avtobusni informacijski sistem) bodisi skupno za več prevoznikov. Vsak prevoznik je objavljal informacije samo o svojih prometnih linijah, medtem ko veliki informacijski portali pogosto ne morejo ponuditi popolnih informacij. Informacije so običajno na voljo le na spletni strani prevoznika, poleg tega pa samo še na prodajnih mestih.

Medtem ko železnice in trajekti omejujejo nakup vozovnic in prehajajo na spletno prodajo in stacionarna prodajna mesta (prodaja za pultom), ponujajo avtobusi tudi prodajo vozovnic na vozilu, če so prosti sedeži še seveda na voljo. Pri avtobusnem prehodu mejnih prehodov je obveznost rezervacije sedeža povsem običajna, zlasti ko gre za mednarodne linije na dolge razdalje.

¹¹Npr. avtobusna linija od Mosta na Soči do Kranjske Gore preko Trbiža ni zabeležena.

Kljub temu da ni nobenih posebnih omejitev, so nekatere čezmejne linije namenjene določenim kategorijam potnikov, kot so upokojenci, delavci itd., poleg tega so vozni redi, ki so namenjeni delavcem, optimizirani glede na njihove posebne potrebe za prevoz. Linije namenjene širši javnosti so običajno zmerno zasedene. Številne med njimi zaradi pandemije covid-19 v zadnjem času ne obratujejo.

3.3.1.1 Železniški promet

Slovenska in italijanska čezmejna središča so neposredno povezana le z eno železniško linijo, ki povezuje obe nacionalni železniški omrežji. Ta sega od Ljubljane preko Postojne in Sežane ter se zaključi bodisi na Opčinah bodisi v Trstu ali Vidmu.

Med delavniki povezuje Ljubljano in Opčine 6 vlakov, v nedeljo le 3, ob sobotah pa 4 vlaki. Za povratek iz Opčin v Ljubljano so med tednom na voljo 4 vlaki, ob sobotah in nedeljah pa le 3.

Ljubljano, Postojno in Sežano dnevno povezujeta s Trstom 2 para vlakovnih povezav, eden od njih povezuje slovenski del čezmejnega območja tudi z letališčem v Ronkah (blizu Trsta) in Vidmom v Italiji. Ravni povezanosti Ljubljane z Italijo ni mogoče šteti kot primerne za potrebe dnevnih migrantov ali zadovoljitev potreb letalskih potnikov, namenjenih na letališče Trst.

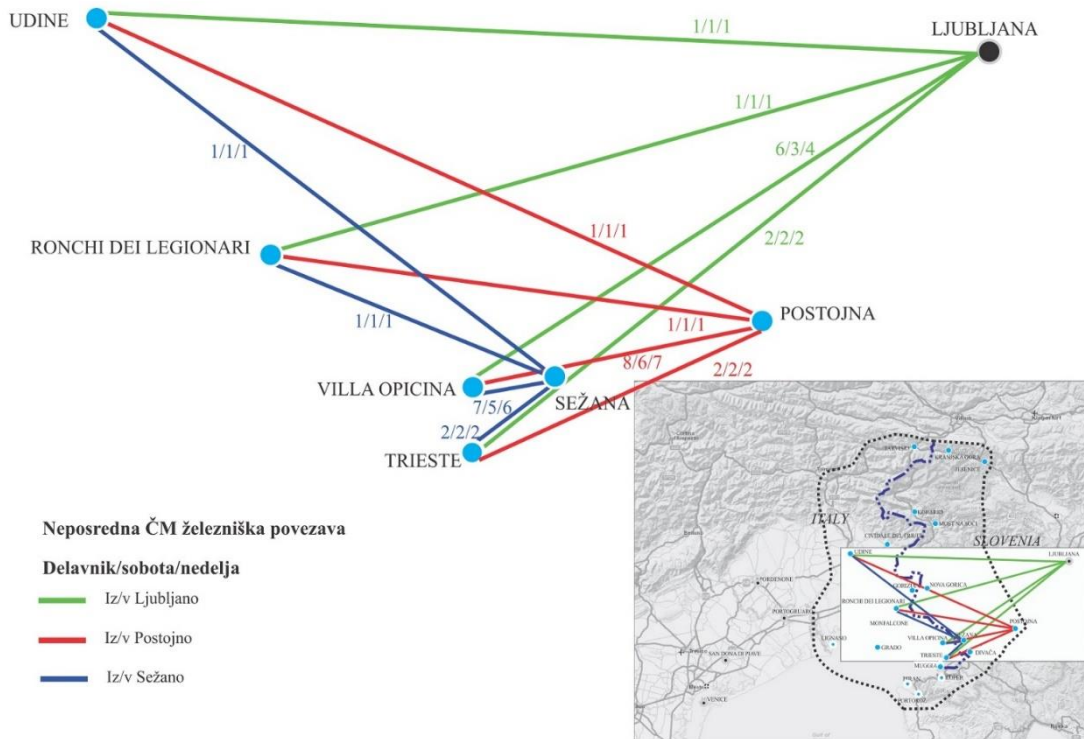
Čezmejna povezanost Opčin, Sežane in Postojne je zelo dobra, saj je potnikom med delavniki na voljo kar 8 vlakovnih povezav, v soboto jih je 6, v nedeljo pa 7.

Čezmejna železniška povezljivost je predstavljena v Preglednica 8 in na Slika 18.

Preglednica 8: Neposredne ČM železniške povezave: delavnik/sobota/nedelja

	Opčine	Trst	Ronke	Videm
Ljubljana	6/3/4	2/2/2	1/1/1	1/1/1
Postojna	8/6/7	2/2/2	1/1/1	1/1/1
Sežana	8/6/7	2/2/2	1/1/1	1/1/1

Slika 18: Neposredne ČM železniške povezave: delavnik/sobota/nedelja



3.3.1.2 Avtobusni prevoz

Vse čezmejne in mednarodne javne avtobusne linije, ki imajo vsaj eno postajališče v Sloveniji, so registrirane na Ministrstvu za infrastrukturo Republike Slovenije. Leta 2020 je bilo registriranih 61 čezmejnih in mednarodnih avtobusnih linij¹², delujočih na ČM območju ITA-SLO in širše, pri čemer je bilo 6 od njih namenjenih prevozu delavcev in uporabi zgolj s strani registriranih delavcev.

Stopili smo v stik z registriranimi prevozniki iz Slovenije in Italije, da bi preverili, ali linije dejansko obratujejo, saj ministrstvo s temi podatki ne razpolaga. Dobili smo le nekaj odgovorov. Analiza podatkov na registriranih linijah kaže, da je največje možno število dnevni povezav med Ljubljano in Benetkami 36, ta številka je previsoka in glede na analizo kaže, da vse linije niso še vedno aktivne. Po podatkih upravljavca avtobusne postaje Ljubljana, Ljubljano z Benetkami dejansko povezujeta¹³ dva prevoznika FLIXBUS in NOMAGO, in to približno z eno linijo na uro, kar znatno zniža število.

¹²Registrirane prevoznike iz Slovenije smo vprašali, ali registrirane linije dejansko obratujejo (so aktivne). Obstaja določena verjetnost, da nekatere navedene registrirane linije ne obratujejo.

¹³Zlasti število povezav Ljubljana-Benetke je zelo negotovo, ker jih zaradi poslovnega interesa v zvezi s to povezavo upravljajo številni prevozniki iz držav ITA-SLO.

Da bi število povezav lahko omejili na razumno raven, predstavljamo 2 ločeni analizi števila linij in odhodov, pri čemer ena upošteva vse registrirane linije, druga pa samo čezmejne linije, v skladu z opredelitvijo v poglavju 3.3. Identificiranih je bilo 28 ČM linij. Te linije večinoma segajo na čezmejno in zaledno območje in samo štiri od njih se začnejo ali končajo dlje v Italiji (Milano, Ancona in Sienna), vendar imajo veliko postankov na ČM območju. Podrobnosti so predstavljene v Preglednica 9.

Preglednica 9: Mednarodne in ČM linije - število prevoznikov in linij

Iz	Vse mednarodne linije		Čezmejne linije	
	Št. prevoznikov	Št. linij	Št. prevoznikov	Št. linij
Slovenija	14	28	13	26
Italija	4	20	1	2
Druge države	9	13	0	0
SKUPAJ	27	61	14	28

Mednarodne linije ponuja 27 prevoznikov, 14 jih je iz Slovenije, 4 iz Italije in 9 iz tretjih držav (Hrvaška, Avstrija, Madžarska, Bolgarija, Nemčija, Francija, Romunija in Poljska). Skoraj polovica linij, 28 od 61, je opredeljena kot ČM linije. Linije, opredeljene kot ČM, ponujajo v večini primerov slovenski avtobusni prevozniki.

Celoten seznam prevoznikov je na voljo v Dodatku na strani 88.

Analiza se osredotoča na povezave med čezmejnimi in zalednimi središči na nasprotnih straneh državne meje, čeprav čezmejne in mednarodne linije povezujejo tudi središča na isti strani meje. Šteje se, da so povezave med središči v isti državi lokalno in regionalno ustrezno upravljane s strani lokalnih in regionalnih prevoznih storitev, zato jih podrobneje ne preučujemo.

Nekatere čezmejne proge ne povezujejo nobenega od analiziranih čezmejnih središč in vozlišč, temveč majhna naselja oz. vasi, npr. Štanjel-Devin, ki povezuje slovenske vasi z manjšimi obmorskimi kraji v Italiji.

5 linij čezmejnega prevoza obratuje le v poletnem času:

- Pilotna linija CROSSMOBY¹⁴: Most na Soči, Kobarid, Bovec, Trbiž, Kranjska Gora-Ljubljana (2x dnevno)
- Rateče-Trbiž-Bovec (od ponedeljka do sobote)
- Štanjel-Devin (nedelje in prazniki)
- Benetke-Sežana-Postojna-Ljubljana (delavniki)
- Vigevano (IT)-Pulj (HR) (Povezava italijanskih in istrskih mest v Sloveniji in na Hrvaškem, ki obratuje med koncem tedna.).

¹⁴CROSSMOBY, INTERREG V A, Italija - Slovenija, 2014-2020: pilotna linija - podaljšanje obstoječe linije Bovec-Trbiž-Kranjska Gora-Ljubljana

ČM povezljivost z mednarodnimi in čezmejnimi linijami je predstavljena v naslednjih preglednicah in slikah, ki vsebujejo analizo števila mednarodnih in čezmejnih linij, odhodov in trajanja prevoza.

Preglednica 10: Čezmejna povezljivost - število linij, ki povezujejo ČM in zaledna središča

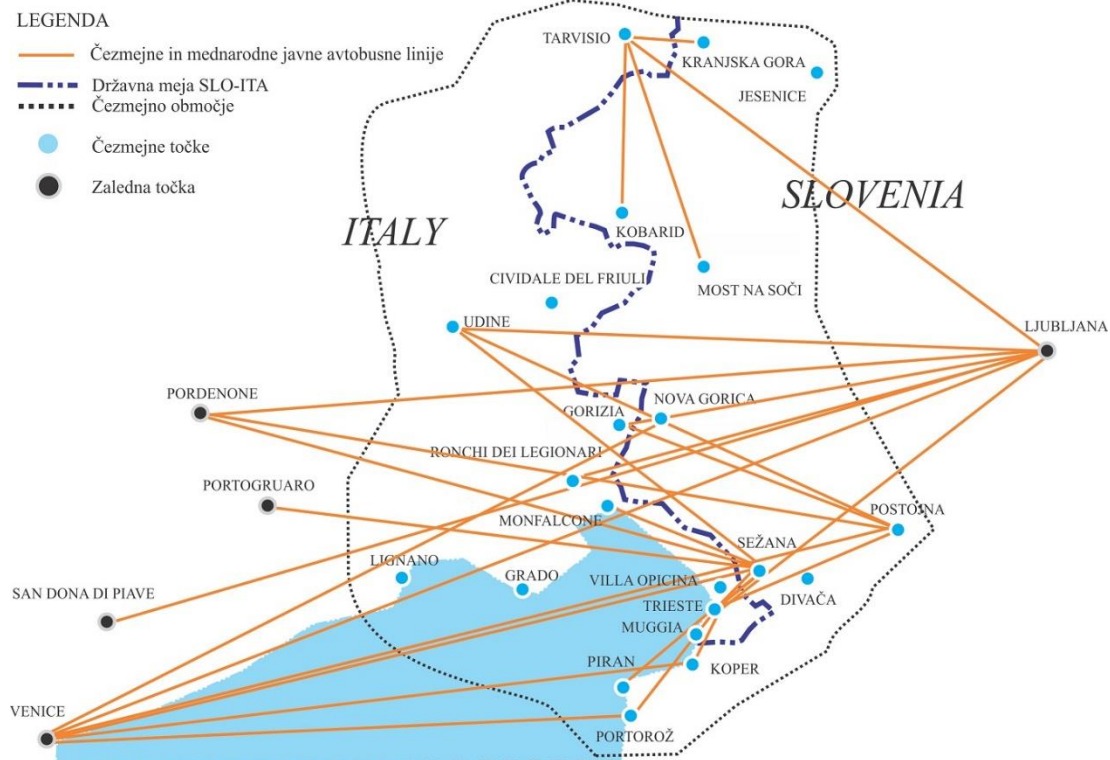
	Divača	Koper	Sežana	Nova Gorica	Kobarid	Most na Soči	Kranjska Gora	Jesenice	Piran	Portorož	Postojna	Ljubljana
Trst	0/0	10/9	7/4	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	1/1	4/3	6/4	19/4
Milje	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Videm	0/0	0/0	3/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	2/0	7/0
Gorica	0/0	0/0	0/0	1/1	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	1/1	3/1
Ronke	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	2/0
Tržič	0/0	0/0	1/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Občine	0/0	0/0	1/1	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Trbiž	0/0	0/0	0/0	0/0	1/1	1/1	1/1	0/0	0/0	0/0	0/0	1/1
Čedad	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Gradež	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Lignano	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Benetke	0/0	6/5	6/3	4/3	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	3/2	6/4	33/10
Pordenone	0/0	0/0	1/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	1/0	1/0
Portogruaro	0/0	0/0	1/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
San Donà di Piave	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	1/0

Preglednica 10 kaže, da čezmejne linije medsebojno povezujejo le najpomembnejša čezmejna središča iz nasprotnih strani državne meje, manj kot 15 % analiziranih ČM in zalednih središč (14 %: z mednarodnimi linijami - 26/180; 11 %: s ČM linijami - 19/180).

Dobra povezljivost je na voljo med Trstom in Benetkami v Italiji in Kopro, Sežano, Portorožem, Postojno in zalednim mestom Ljubljano na slovenski strani. Neposredne povezave med Slovenijo in italijanskimi obalnimi središči Muggia, Gradež in Lignano sploh ni. Poleg manjših strnjjenih naselij v hribovitem območju, ki so povezana le z gorskimi prelazi (Trbiž-Kranjska Gora, Kobarid-Čedad), imajo tudi večja središča, kot sta Videm in Gorica, razmeroma malo ČM povezav. Primer dobre ČM povezljivosti je mestni prevoz med Gorico in Novo Gorico, kjer je v okviru skupne iniciative slovenskega prevoznika NOMAGO City (<https://city.nomago.si/nova-gorica-vozni-red>) in italijanskega mestnega avtobusnega prevoznika TPL FVG dnevno na voljo kar 20 prevoznih povezav.

Najboljšo povezljivost je moč opaziti na relaciji Benetke-Ljubljana, in sicer 10 ČM linij in dodatne mednarodne linije (skupaj 33).

Slika 19: Zemljevid čezmejnih in mednarodnih avtobusnih linij javnega prevoza



Slika 19 prikazuje razpoložljive čezmejne povezave, ki povezujejo ČM in zaledna središča, kot je predstavljeno s številom linij v Preglednica 10. ČM središčih, ki so v južnem ravninskem delu veliko bolje povezana kot ČM središča na severu v hribovitem, gorskem in kmetijskem območju. Območje na severu je po drugi strani zelo zanimivo za poletne in zimske turistične dejavnosti, kar bi bilo treba upoštevati za razvoj boljše povezljivosti javnega prevoza. Slabo ČM povezljivost je moč opaziti tudi v italijanskih obalnih mestih Lignano, Gradež in Muggia.

Preglednica 11: Povezljivost ČM središč - število odhodov avtobusov (parov povezav) - delovni dan - največ: ČM linije/vse mednarodne linije

	Divača	Koper	Sežana	Nova Gorica	Kobarid	Most na Soči	Kranjska Gora	Jesenice	Piran	Portorož	Postojna	Ljubljana
Trst	0/0	5/4	6/2	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	3/2	6/3	20/4
Milje	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Videm	0/0	0/0	4/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	4/0	8/0
Gorica	0/0	0/0	0/0	5/5	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	1/1	3/1
Ronke	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	2/0
Tržič	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Opčine	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Trbiž	0/0	0/0	0/0	0/0	2/2	2/2	2/2	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Čedad	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Gradež	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Lignano	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Benetke	0/0	6/5	6/3	4/4	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	3/2	5/3	35/11
Pordenone	0/0	0/0	1/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	1/0	1/0
Portogruaro	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
San Donà di Piave	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	2/0

Preglednica 12: Povezljivost ČM središč - število odhodov avtobusov (parov povezav) - nedelja: ČM linije/vse mednarodne linije

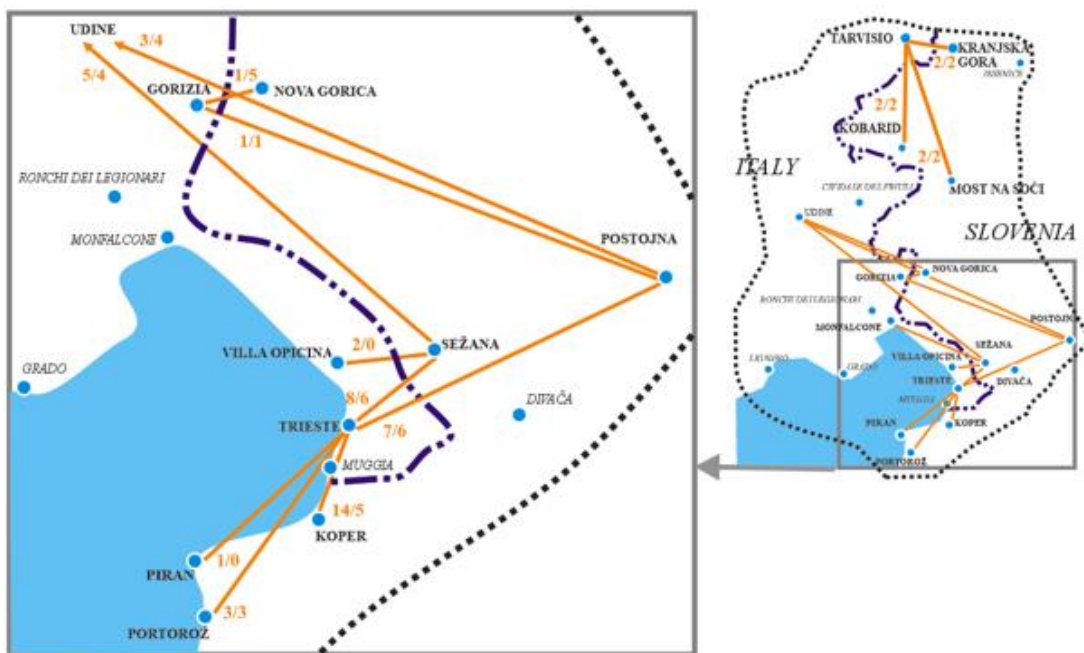
	Divača	Koper	Sežana	Nova Gorica	Kobarid	Most na Soči	Kranjska Gora	Jesenice	Piran	Portorož	Postojna	Ljubljana
Trst	0/0	5/4	6/2	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	3/2	6/3	20/4
Milje	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Videm	0/0	0/0	4/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	4/0	8/0
Gorica	0/0	0/0	0/0	5/5	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	1/1	3/1
Ronke	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	2/0
Tržič	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Opčine	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Trbiž	0/0	0/0	0/0	0/0	2/2	2/2	2/2	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Čedad	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Gradež	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Lignano	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Benetke	0/0	6/5	6/3	4/4	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	3/2	5/3	35/11
Pordenone	0/0	0/0	1/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	1/0	1/0
Portogruaro	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
San Donà di Piave	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	2/0

Število odhodov na linijah je predstavljeno v parih odhodov, kar pomeni, da je odhod na voljo v vsaki smeri linije (od izhodiščne točke do ciljne destinacije). Analiza kaže, da sta običajno v vsaki smeri na voljo en ali dva odhoda na dan, kar pomeni, da navedeno število linij ponuja dobro sliko povezljivosti na čezmejnem območju. Izjema je povezava Koper-Trst, kjer sta bila identificirana več kot 2 para odhodov na eni liniji.

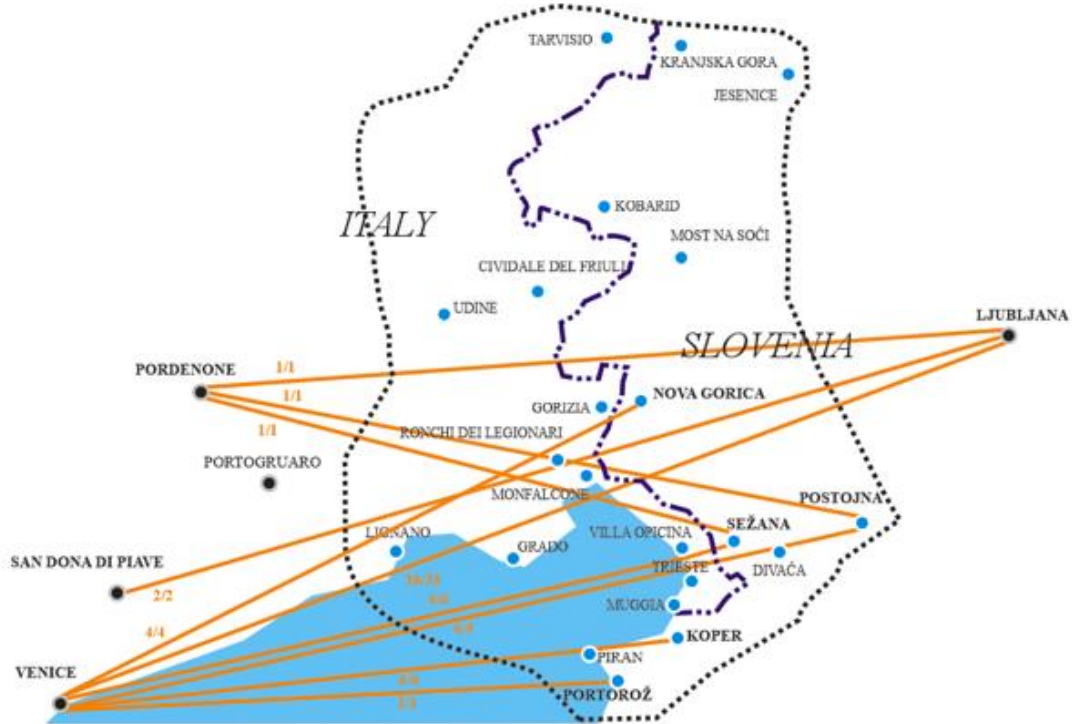
Naslednje slike prikazujejo ČM povezljivost z vidika avtobusnih odhodov:

- iz središč znotraj ČM območja (Slika 20),
- iz Ljubljane (SI) do ČM in zalednih središč v Italiji (Slika 21) in zaledna središča v Italiji do ČM in zalednih središč v Sloveniji, kot je ustrezno (Slika 22).

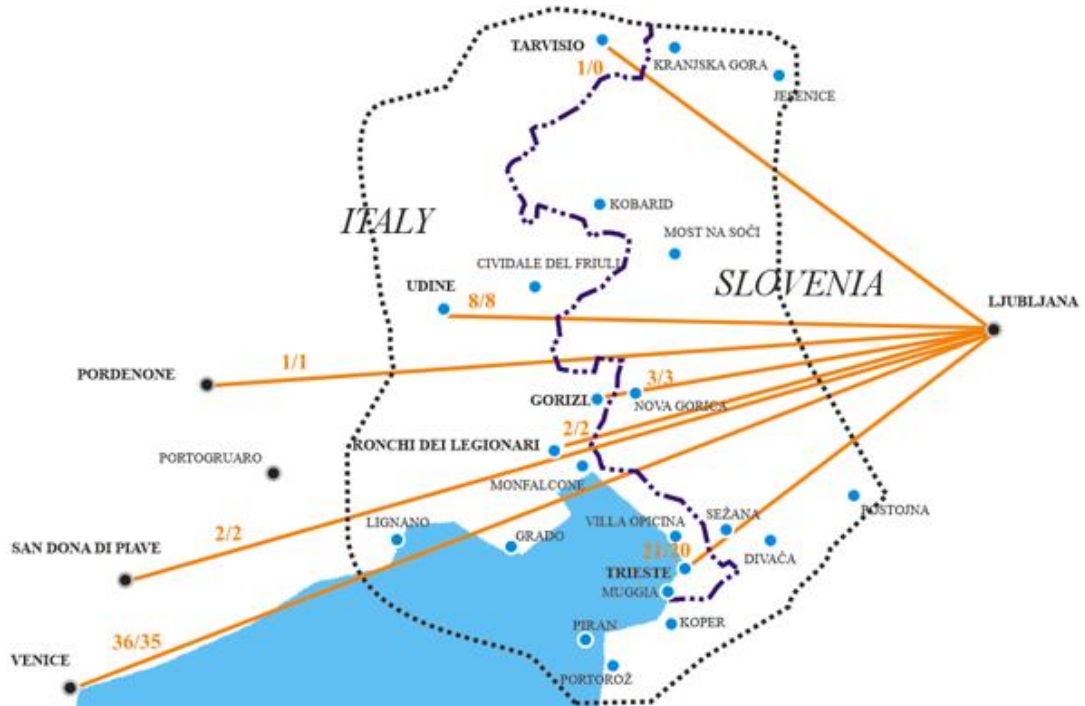
Slika 20: Povezljivost ČM linij med ČM središči v Italiji in Sloveniji po številu odhodov (parov povezav) delovnik/sobota



Slika 21: Povezljivost ČM avtobusnih linij med italijanskimi zalednimi središči in ČM ter zalednimi središči v Sloveniji po številu odhodov (parov povezav) delovnik/sobota



Slika 22: Povezljivost ČM avtobusnih linij med Ljubljano in ČM ter zalednimi središči v Italiji po številu odhodov (parov povezav) delovnik/sobota (le ČM linije)



Preglednica 13: Povezljivost ČM in zalednih središč - čas trajanja prevoza - avtomobil/javni prevoz (avtobus)

	Divjača	Koper	Sežana	Nova Gorica	Kobarid	Most na Soči	Kranjska Gora	Jesenice	Piran	Portorož	Postojna	Ljubljana
Trst		0:25/0:35	0:23/0:26						0:41/1:25	0:38/1:19	0:45/0:53	1:16/1:40
Milje												
Videm			0:57/1:30								1:20/2:10	1:51/2:55
Gorica				0:10/0:10							0:45/1:10	1:16/1:57
Ronke												1:25/2:37
Tržič												
Opčine			0:10/0:08									
Trbiž					1:01/1:28	1:19/2:07	0:22/0:31					1:23/2:44
Čedad												
Gradež												
Lignano												
Benetke		1:52/2:27	1:36/2:44	1:21/1:39						2:06/3:05	2:08/3:17	2:28/3:30
Pordenone			1:21/2:59								1:43/3:34	2:13/4:24
Portogruaro												
San Donà di Piave												2:27/3:50

Preglednica 13 ponuja analizo trajanja ČM avtobusnega prevoza, kar je eden glavnih dejavnikov privlačnosti javnega prevoza, kot so ga razložili ustrezni deležniki v raziskavi njihovih prioritiet, ki je predstavljena spodaj.

Analiza trajanja prevoza prinaša primerjavo med trajanjem prevoza med ČM in zalednimi središči z avtobusom (pridobljeno iz uradnih vozniš redov) in uporabo osebnega avtomobila, kot ga izračuna načrtovalnik poti Google Maps.

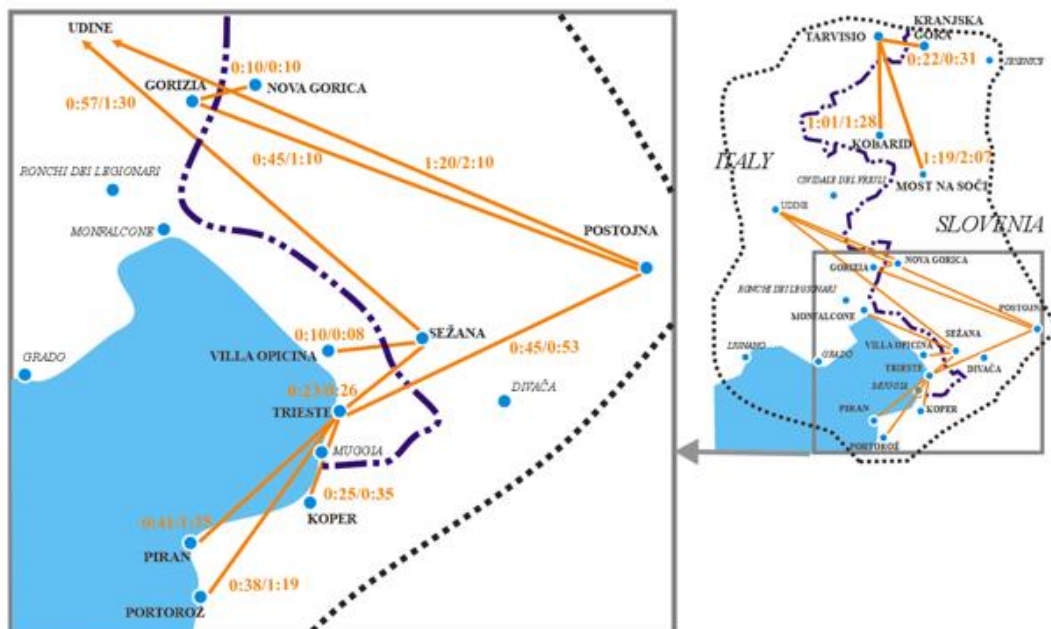
Avtobusni prevoz je lahko izredno učinkovit na krajših razdaljah, kot velja na relaciji:

Trst-Sežana,
Opčine-Sežana,
Trbiž-Kranjska Gora,
Trst-Postojna in
mestni prevoz Gorica/Nova Gorica,
kjer je avtomobilski prevoz hitrejši le za nekaj minut¹⁵.

Avtomobilski prevoz je še posebej učinkovit na daljših razdaljah, temu botrujejo tudi vmesna postajališča, ki služijo potnikom za vstop/izstop vzdolž linije. Čas prevoza se lahko v nekaterih primerih skoraj podvoji v korist avtomobila, denimo na relacijah Trbiž-Ljubljana ali Pordenone-Ljubljana.

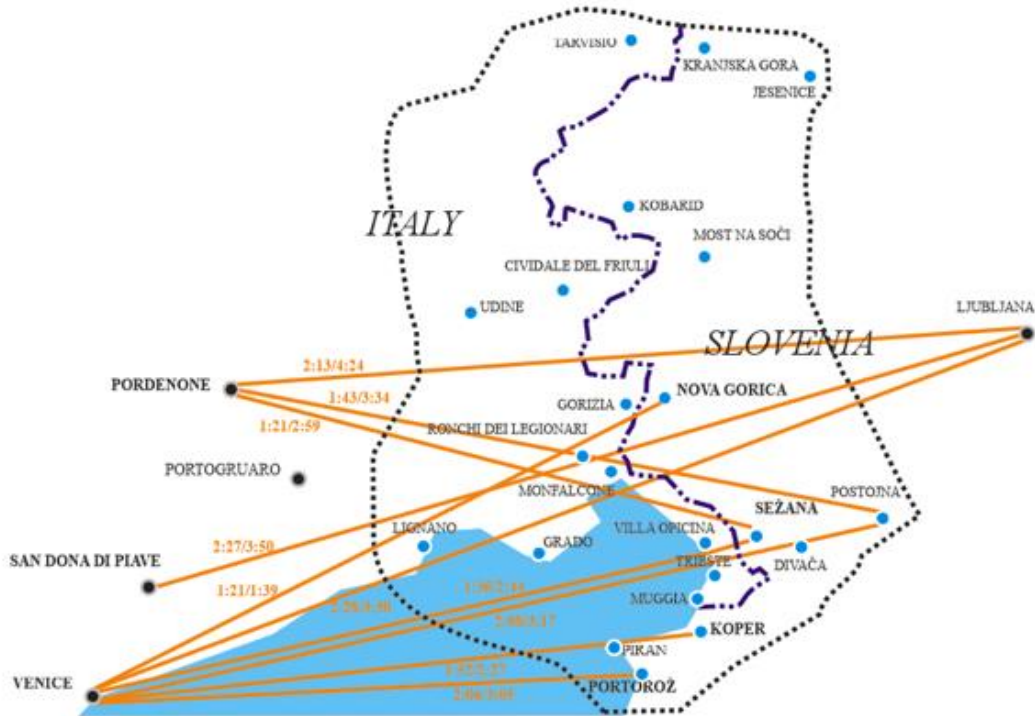
Naslednje slike (Slika 23, Slika 24 in Slika 25) prikazujejo analizo trajanja prevoza z avtobusom.

Slika 23: Časovni vidik povezljivosti med ČM središči ITA-SLO z avtomobilskim/avtobusnim prevozom

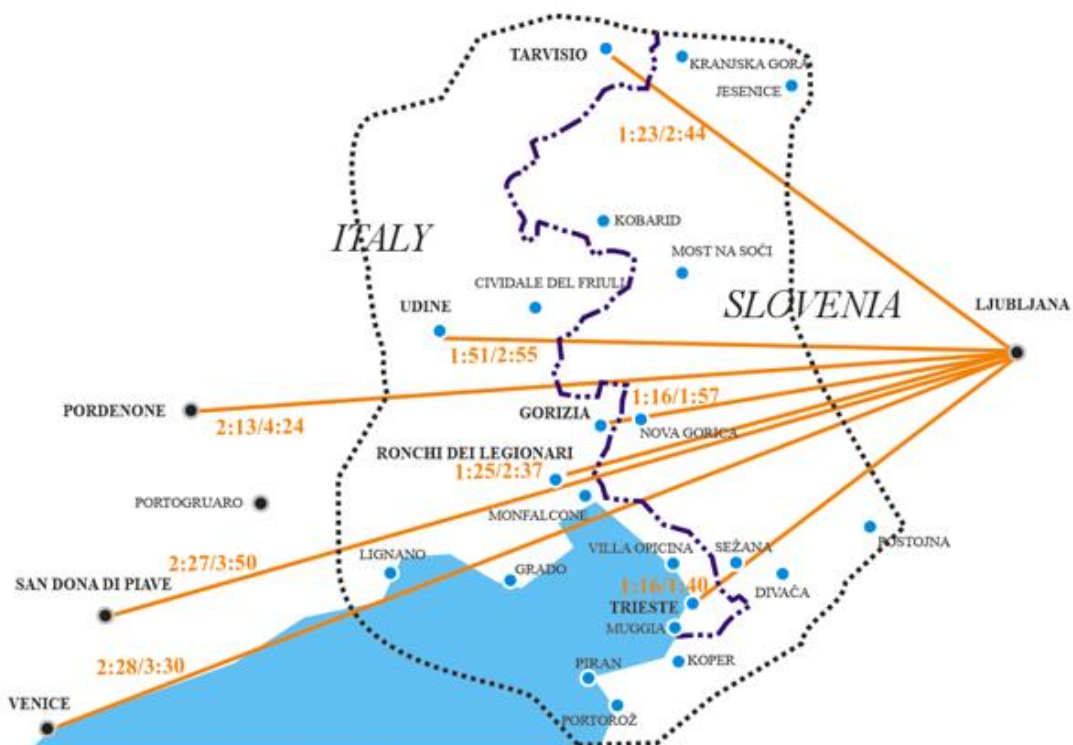


¹⁵Majhno časovno razliko je mogoče porabiti za parkiranje avtomobila na eni strani in za začetno čakanje na avtobusni postaji/postaji na drugi strani. Tudi čas prevoza do avtobusne postaje/postaje (peš, z avtomobilom itd.) ni bil upoštevan.

Slika 24: Časovni vidik povezljivosti italijanskih zalednih središč s ČM in zalednimi središči v Sloveniji z avtomobilskim/avtobusnim prevozom



Slika 25: Časovni vidik povezljivosti Ljubljane s ČM in zalednimi središči v Italiji z avtomobilskim/avtobusnim prevozom



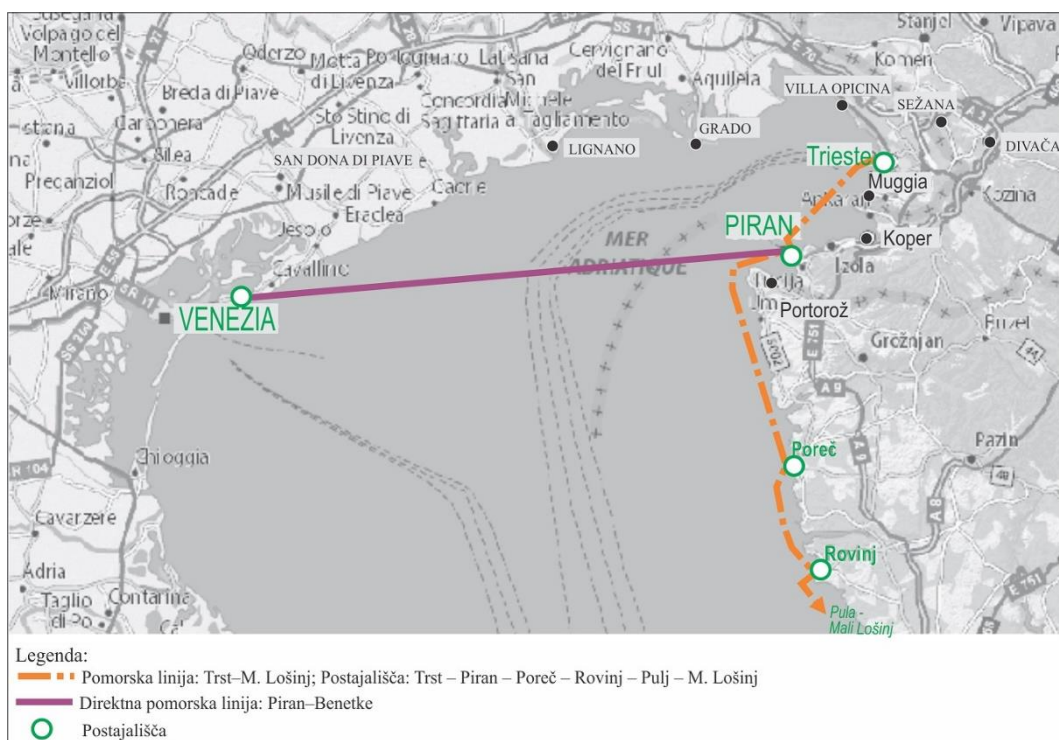
3.3.1.3 Pomorski promet

Za pomorski promet je še vedno značilno, da ponuja veliko možnosti za morebitne izboljšave na področju ČM medregionalnih migracij. Pomorski promet je večinoma povezan s turističnimi in prostočasnimi dejavnostmi, saj je privlačen zaradi izjemno slikovitih potovanj in povezuje različne kraje na turistični obali. Za namene dnevnih migracij na delo tej vrsti prevoza primanjkuje pogostejših odhodov in dobrih intermodalnih povezav z drugimi oblikami prevoza, zlasti za zaključni segment poti ali dodatne prevozne krake. Pomorski prevoz lahko predstavlja priročno obliko prevoza, zlasti v času poletne gneče na avtocestah in drugih cestah, ki nastajajo zaradi prekomernega prometa.

Trenutno povezuje italijanska in slovenska čezmejna središča Trst in Piran le 1 sezonska trajektna linija.

Ta čezmejna pomorska prometna povezava je bila vzpostavljena leta 2014 po zaslugi projekta EASEAWAY, financiranega v okviru Jadranskega čezmejnega programa IPA 2007-2013, in nato še razširjena po zaslugi sodelovanja med Italijo in Hrvaško v okviru projekta 2014-2020 MOSES. Preizkušeno je bilo zlasti ponujanje storitev potniškega prometa na relaciji med Trstom, Slovenijo (Piran) in istrsko regijo (Rovinj, Pulj in nedavno še Mali Lošinj). Po zaključku faze preizkušanja so se predstavniki regije Furlanija - Julijska krajina odločili za financiranje te storitve iz lastnih sredstev in posledično podaljšanje, tako da bo na voljo prav vsako leto v poletnem času. Drugo trajektno linijo upravlja podjetje Venezia Lines, in sicer na relaciji med Piranom in Benetkami (vsako soboto).

Slika 26: Pomorske ČM linije



Pregled pomorskih linij je na voljo v Preglednica 14.

Preglednica 14: Redne pomorske linije med Italijo in Slovenijo

Prevoznik	Pomorska linija	Postajališča	Država Mesto odhoda	Država Ciljna destinacija	LETNI režim	TEDENSKI režim
Liberty Lines	Trst-Mali Lošinj	Trst - Piran - Poreč - Rovinj - Pulj - Mali Lošinj	Italija	Hrvaška	poletni	šest dni na teden
Venezia Lines	Piran-Benetke	Piran - Benetke	Slovenija	Italija	poletni	sobote

3.3.1.4 Intermodalni prevoz

Analiza čezmejnega intermodalnega prevoza se osredotoča na:

- identifikacijo različnih načinov čezmejnega prevoza, ki povezuje ČM in zaledna središča na drugi strani državne meje,
- identifikacijo manjkajočih železniških infrastrukturnih povezav ali železniških prog za povezovanje lokacij znotraj istega gravitacijskega območja na obeh straneh državne meje ter

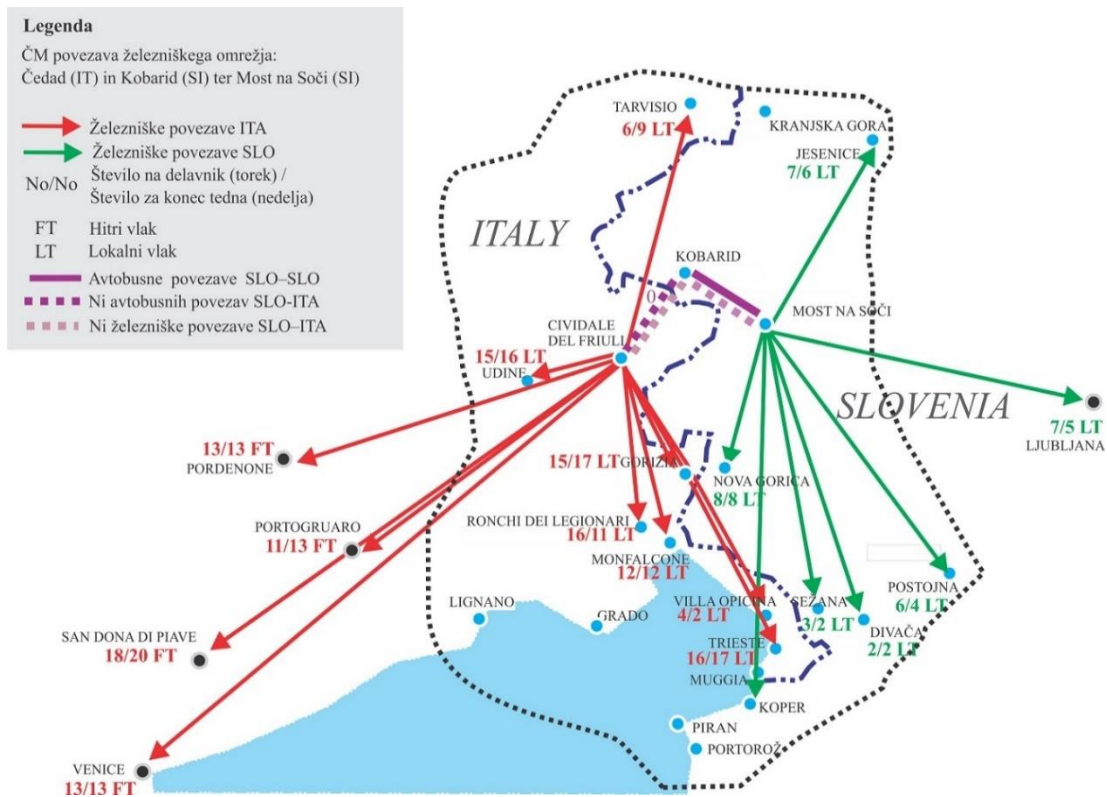
Preglednica 11 - prikaz razpoložljivih oblik prevoza, ki povezujejo ČM in zaledna središča, bodisi vlakovnih bodisi avtobusnih ali pomorskih. Kjer je na voljo več linij ČM prevoza različnih vrst, obstaja možnost intermodalne povezave ali večje pogostnosti povezav. Lokalni načini prevoza v zaključnem segmentu poti so bili obravnavani zgoraj, poglavje 2.3 (Ponudba prometnih storitev - infrastrukturna omrežja) in 3.2 (Povezljivost regionalnega javnega prometa).

Za vzpostavitev intermodalne linije je treba opraviti temeljito raziskavo lokacij intermodalnih prestopnih točk ter oblikovati trden pogodbeni ali pravni okvir.

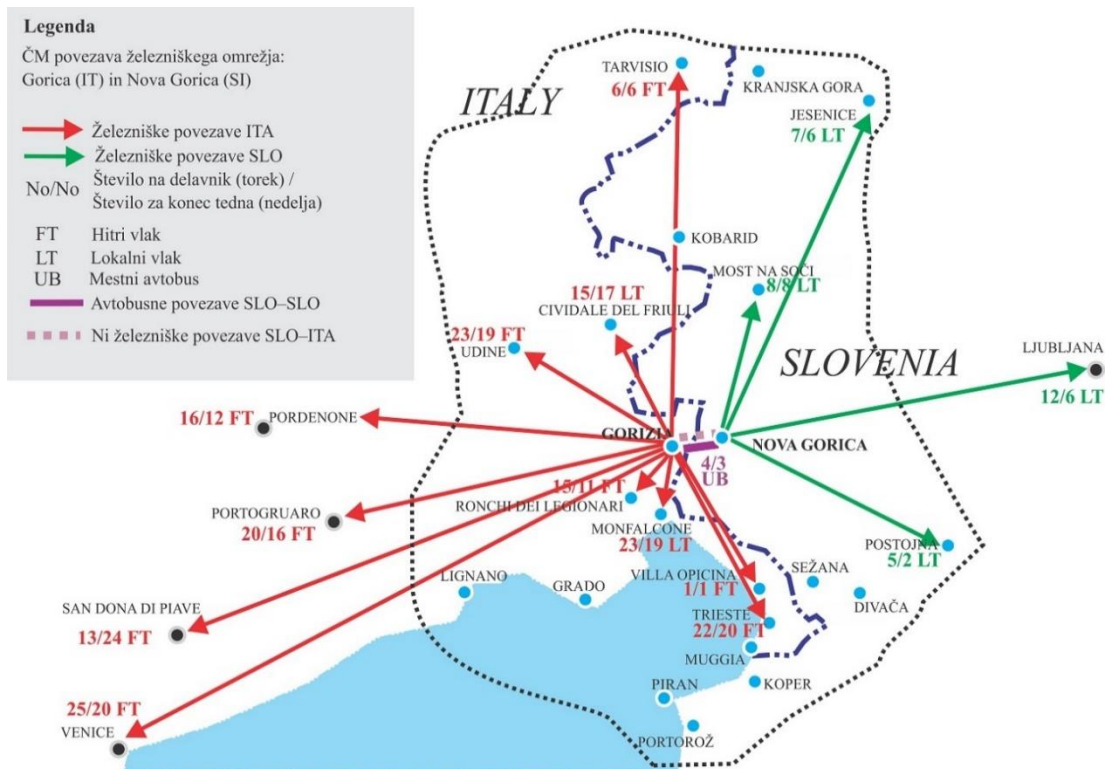
Preglednica 15: Povezljivost ČM in zalednih središč - vrste prevoza: T - vlak (train), B - avtobus (bus), M - pomorski promet (maritime)

	Divača	Koper	Sežana	Nova Gorica	Kobarid	Most na Soči	Kranjska Gora	Jesenice	Piran	Portorož	Postojna	Ljubljana
Trst	T	B	T,B						B,M	B	T,B	T,B
Milje												
Videm			T,B								T,B	T,B
Gorica				B							B	B
Ronke												B
Tržič			B									
Opčine	T		T,B								T	T
Trbiž							B					
Čedad												
Gradež												
Lignano												
Benetke		B	B	B					M	B	B	B
Pordenone			B								B	B
Portogruaro			B									
San Donà di Piave												B

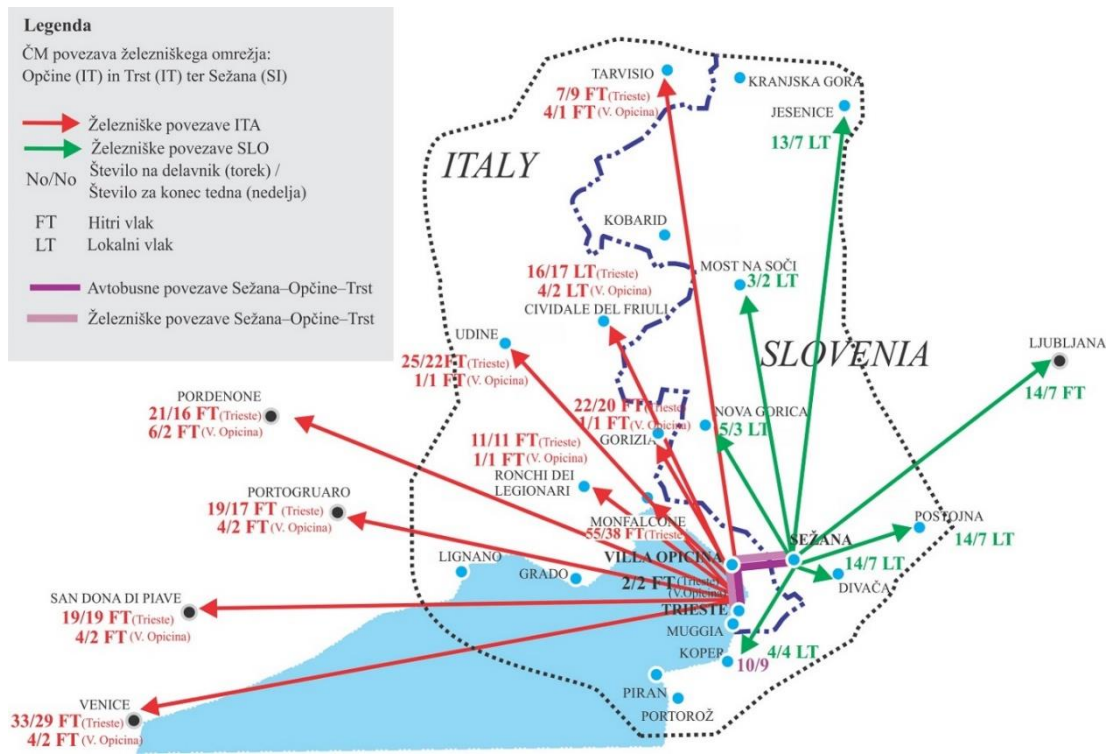
Slika 28: ČM povezava železniškega omrežja: Čedad (IT) in Kobarid (SI)



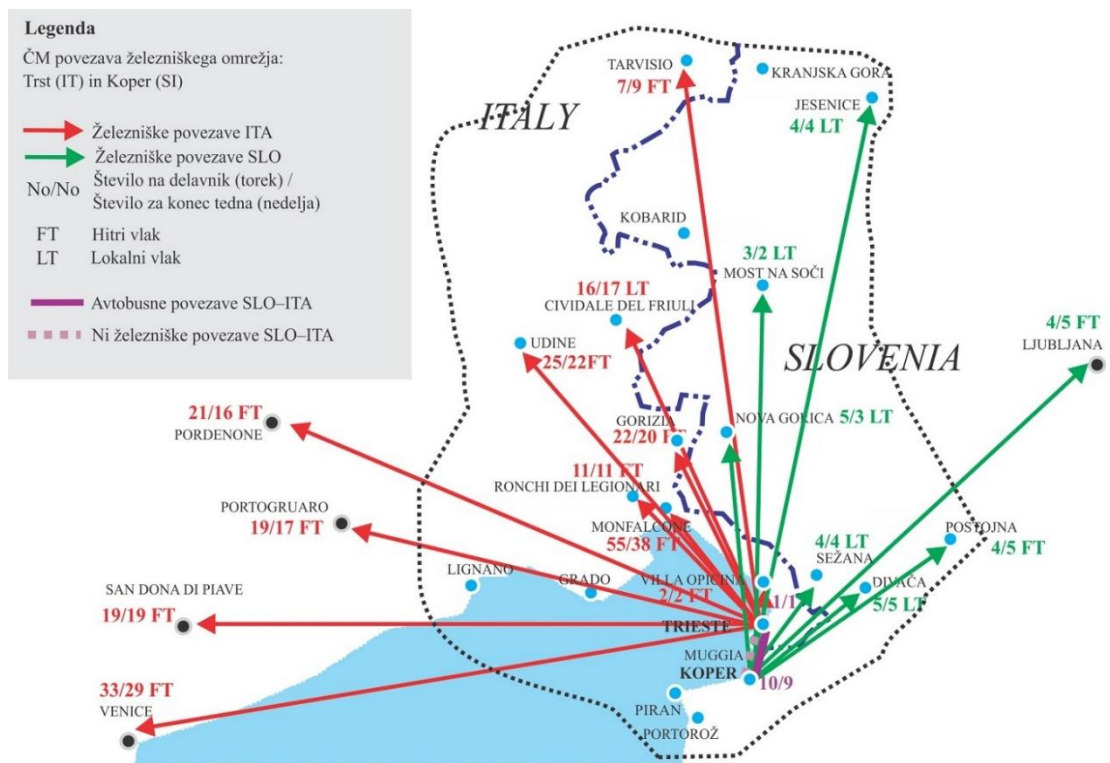
Slika 29: ČM povezava železniškega omrežja: Gorica (IT) in Nova Gorica (SI)



Slika 30: ČM povezava železniškega omrežja: Opčine (IT) in Trst (IT) ter Sežana (SI)



Slika 31: ČM povezava železniškega omrežja: Trst (IT) in Koper (SI)



3.3.1.5 Zaledne povezave

Pomanjkanje neposrednih javnih prometnih povezav med Slovenijo in Italijo, zlasti v železniškem prometu, na splošno zmanjšuje možnosti za mobilnost prebivalcev čezmejnega in zalednega območja. Manjka predvsem hitra železniška povezava, ki bi povezovala letališče v Ronkah z Benetkami in Ljubljano ter vodila skozi glavna urbana območja in na ta način povezovala urbana središča.

Čezmejno povezavo beneških zalednih središč, kot so Benetke in San Donà di Piave ter Pordenone v deželi Furlanija - Julijska krajina na eni strani, in Ljubljane v Sloveniji na drugi strani zagotavlja javni potniški promet na dolge razdalje, zlasti železniški promet. Trenutno med številnimi zalednimi središči na nasprotnih straneh meje in zlasti med najpomembnejšimi središči, Ljubljano in Benetkami, ni na voljo neposrednih storitev. Zato je treba razmisliti o razširitvi obstoječih čezmejnih linij in oblikovanje nekakšne hrbtnice ter povezovanje drugih interesnih točk na obeh straneh meje z vmesnimi ali prestopnimi postajališči.

Zaradi možnosti za vzpostavitev novih čezmejnih linij je bila nova koncesijska pogodba dodeljena regionalnemu prevozniku TPL FVG, s čimer mu je bila omogočena fleksibilnosti pri oblikovanju dodatnih čezmejnih storitev na zahtevo ali po lastni iniciativi.

3.4 INTEGRACIJA JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

3.4.1 Upravljanje integracije

Integracijo javnega potniškega prometa na lokalni ravni na italijanski strani upravljajo regionalni organi (deželi Furlanija - Julijska krajina in Benečija), v Sloveniji pa državni organi (Ministrstvo za infrastrukturo). Čezmejna integracija je trenutno prepuščena pobudi upravljavcem lokalnega prometa in prevoznikom, a vse to vendarle z namenom spodbujanja integracije javnega prometa s strani struktur na višji ravni (dežele Furlanija - Julijska krajina).

Junija 2020 je bil izbran en sam izvajalec vseh lokalnih storitev javnega prevoza (mestni/izvenmestni avtobus, tramvaj, pomorski promet) z namenom učinkovitejšega usklajevanja **tarif in multimodalnih vozniških redov, kjer bo vključenih več prevoznikov, ter sistemov za izdajo vozovnic** v okviru integracije lokalnega, pa tudi čezmejnega potniškega prometa¹⁶. Od začetka obratovanja podjetja »TPL FVG Scarl«, enotnega prevoznika v celotni regiji Furlanije - Julijske krajine, je bil že zagnan nov poenoten sistem infomobilitnosti. Poleg tega so bile poenotene tudi vozovnice za lokalni javni prevoz v vseh mestih v regiji, ki jih upravlja »TPL FVG Scarl« (Videm, Pordenone, Trst, Gorica itd.).

Pretekla prizadevanja dežele Furlanije - Julijske krajine za spodbujanje in vzpostavitev homogenih tarif za ločene prevoznike in načine prevoza je sedaj prevzel novi enotni regionalni prevoznik.

V Benečiji se je proces povezovanja začel na regionalni ravni. Poteka ob podpori pametne kartice UNICA VENETO po standardu CALYPSO, ki omogoča shranjevanje vozovnic različnih regionalnih prevoznikov. Vozovnice je mogoče shranjevati tudi na druge namenske kartice (npr. turistične kartice itd.) ali mobilne aplikacije (DaAaB). Na voljo je tudi nekaj drugih oblik integracij storitev različnih operaterjev, npr. Treviso - Benetke, ACTIVO - prometni sistem vzhodnega območja Benetk, železniške storitve, ki jih zagotavljata podjetji Trenitalia in Sistemi Territoriali, ki povezujejo Benetke, itd.

Leta 2016 je slovensko Ministrstvo za infrastrukturo začelo z izvajanjem državnega integriranega javnega potniškega prometa za celo državo v okviru projekta, imenovanega IJPP (Integrirani javni potniški promet). Pristojni organ za izvajanje Integriranega javnega potniškega prometa (IJPP) je prav tako Ministrstvo.

V začetku so bile na voljo le študentske vozovnice za celoten medmestni promet in nekatere glavne mestne prometne sisteme v Sloveniji. Leta 2019 se je sistem postopoma razširil na druge vrste vozovnic in skupine potnikov. Za slovenske integrirane vozovnice je značilno sodelovanje **več prevoznikov, multimodalnost in večstopenjskost** (mestni in medkrajevni prometni sistemi). Integracija temelji na **enotni tarifni shemi in enotnem sistemu izdaje vozovnic** z uporabo

¹⁶Regionalni načrt za lokalni javni promet: Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale - PRTPL

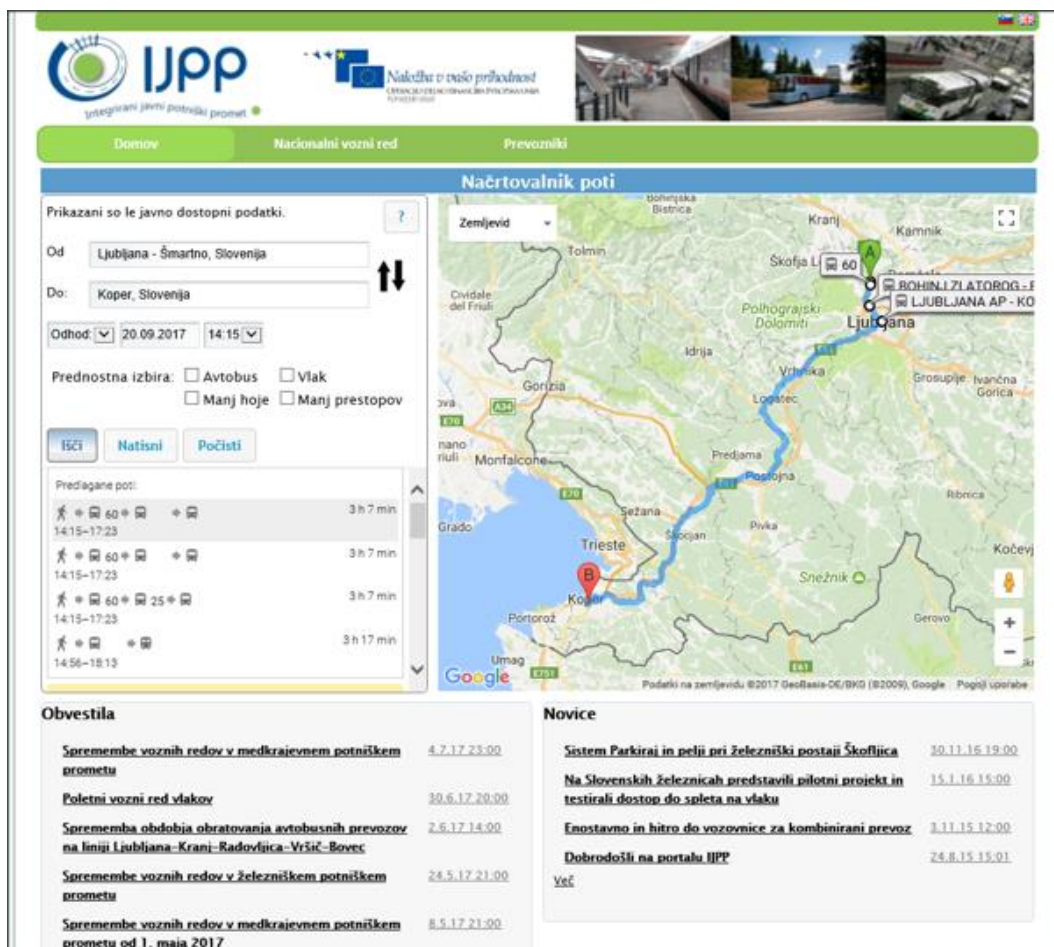
tehnologije pametnih kartic, ki zagotavlja elektronsko prepoznavanje vozovnic, enoten spletni sistem prodaje, upravljanja in preverjanja vozovnic

Integrirana pametna kartica je večnamenska kartica, ki omogoča shranjevanje integriranih vozovnic in drugih izdelkov izdajatelja kartice (npr. prevoznika). Integrirana pametna kartica za izdajo vozovnic je bila standardizirana za uporabo za IJPP.

Enotni sistem izdaje vozovnic vključuje tudi poenoten **sistem infomobilnosti** za potnike in podporni informacijski sistem in sistem obračunavanja. **Vozni redi** pa so še vedno v postopku usklajevanja. V Sloveniji je v uporabi shema pametnih kartic MIFARE DESFire.

Integrirani sistem infomobilnosti IJPP zagotavlja informacije za potnike pred potovanjem, tj. statične vozne rede (v obliki GTFS) na vseh izvenmestnih in regionalnih prevoznih linijah v Sloveniji (tako avtobusnih kot vlakovnih) v omrežju, ki vključuje 5.244 avtobusnih in 262 železniških postajališč. Sistem infomobilnosti omogoča tudi dostop do informacij o veljavnih linijah za izbrano pot od točke A do točke B in druge informacije.

Slika 32: Načrtovalnik poti s pomočjo IJPP



IJPP Integrirani javni potniški promet

Nacionalni vojni red

Načrtovalnik poti

Prikazani so le javno dostopni podatki.

Od: Ljubljana - Šmartno, Slovenija













Do: Koper, Slovenija

Odhod: 20.09.2017 14:15

Prednostna izbira: Avtobus Vlak
 Manj hoje Manj prestopov

ISCI Natisni Počisti

Predlagane poti:

  60 	3 h 7 min
14:15-17:23	
  60 	3 h 7 min
14:15-17:23	
  60  25 	3 h 7 min
14:15-17:23	
 	3 h 17 min
14:56-18:13	

Obvestila

Spremembe voznih redov v medkrajevem potniškem prometu	4.7.17.23:00
Poletni vojni red vlakov	30.6.17.20:00
Sprememba obdobja obratovanja avtobusnih prevozov na liniji Ljubljana-Kranj-Radovljica-Vrhič-Bovec	2.6.17.14:00
Spremembe voznih redov v železniškem potniškem prometu	24.5.17.21:00
Spremembe voznih redov v medkrajevem potniškem prometu od 1. maja 2017	8.5.17.21:00

Novice

Sistem Parkiraj in pelji pri železniški postaji Škofljica	30.11.16.19:00
Na Slovenskih železnicah predstavil pilotni projekt in testirali dostop do spleta na vlaku	15.1.16.15:00
Enostavno in hitro do vozovnice za kombinirani prevoz	3.11.15.12:00
Dobrodošli na portalu IJPP	24.8.15.15:01

Več

Vir: <http://jpp.si/web/guest/domaca-stran>

3.4.2 Integrirane linije

Integracija storitev javnega potniškega prometa se je že začela tako na ravni lokalnih kot tudi čezmejnih storitev.

3.4.2.1 Lokalna integracija

Integracija storitev javnega potniškega prometa v Italiji in Sloveniji je predstavljena v Preglednica16.

Preglednica16: Integracija lokalnih potniških storitev

Linija	Prevozniki	Harmonizacija	Država	Opomba
Lignano (avtobus)-morje-Marano (avtobus)	TPL FVG	Vozni redi	Italija	en prevoznik, intermodalnost (mestni/izvenmestni avtobusni prevoz, pomorski prevoz)
Videm-Humin-Trbiž	Trenitalia TPL FVG	Vozni redi	Italija	usklajene vzporedne regionalne avtobusne in železniške storitve
mestni prevoz v Gradežu, Lignano, Vidmu, Pordenonu in Gorici; Vlak Videm-Čedad	TPL FVG, FUC	medij za shranjevanje vozovnic (»FVG CARD«) tarifa (brezplačno), obračun prihodkov	Italija	Preteče 48 ur, 72 ur ali 7 dni, sprejeto s strani vseh operaterjev - prevozni sistemi niso kombinirani http://www.turismofvg.it/en/FVG-Card
regionalni avtobus/vlak, lokalni avtobusni prevoz - po vsej državi	vsi regionalni prevozniki, lokalni avtobusni prevozniki (Ljubljana, Maribor, Murska Sobota)	tarifa izdaja vozovnic vozni red infomobilnost intermodalnost	Slovenija	popolna intermodalna integracija vseh regionalnih javnih služb; vključeni so samo izbrani lokalni avtobusni sistemi in velja samo za študente

3.4.2.2 Čezmejna integracija

Integracija čezmejnih potniških storitev med Slovenijo in Italijo je redka, vendar že obstaja, kot je prikazano v Preglednica17. Kombinirana vozovnica med Ljubljano in Trstom povezuje tudi čezmejno območje s slovenskim zaledjem, tj. s slovensko prestolnico Ljubljano.

Preglednica17: Integracija čezmejnih storitev

Linija	Obseg prevoza	Prevozniki	Harmonizacija	Opažanja

Gorica (IT)- Nova Gorica (SI)	mestni avtobus	TPL FVG (IT) AVRIGO (SI)	vozni red	ločene vozovnice, infomobilnost na področju tarif, ni intermodalnosti; vsak prevoznik oskrbuje celotno pot, ločena vprašanja infomobilnosti
Ljubljana ¹⁷ (vlak)-Opčine (avtobus) Trst	čezmejni vlak mestni avtobus	Slovenske železnice (SI) TPL FVG (IT)	vozni red tarifa izdaja vozovnic (mobilna aplikacija, potniki natisnejo doma)	integrirana vozovnica za čezmejne vlakovne storitve in storitve mestnega avtobusa

3.4.3 Vprašanja čezmejne integracije

Trenutno je na področju različnih vidikov javnega prevoza v regiji Furlaniji - Julijski krajini še vedno prostor za izboljšave, vendar je tej regiji uspelo vse prevozne storitve na svojem območju dodeliti enemu prevozniku, kar vodi v večjo integracijo in interoperabilnost podsistemov, to pa še dodatno podkrepi pomen tega vprašanja. Na ravni sistemov za infomobilnost obstaja tudi nekaj zasebnih pobud, ki zagotavljajo integrirane informacije za potnike na eni platformi in celo presegajo območje Furlanije - Julijske krajine, služijo predvsem integraciji in optimizaciji sistemov javnega prevoza.

Zelo uspešnemu zagonu slovenskega nacionalnega izvenmestnega in mestnega multimodalnega integriranega sistema javnega potniškega prometa iz leta 2016, ki združuje več prevoznikov in temelji na uporabi pametne kartice, je sledilo več postopkov nadgradnje. A še vedno ostaja veliko odprtih vprašanj: imenovanje in delovanje profesionalnega IJJP, razširitev tehnologije pametnih kartic na črtno kodo AZTEC 2D, model delitve prihodkov usmerjen v provizije za opravljene storitve, boljša usklajenost voznih redov, vključitev v sistem vseh razpoložljivih mestnih prometnih sistemov, prilagodljivo določanje cen in programi zvestobe, osebni prevozni računi, nadgradnja podpore za GIS infomobilnost, uporaba tehnološkega standarda za preprečevanje monopola pri delovanju in vzdrževanju sistema, čezmejne integracije itd.

Integracija in intermodalnost čezmejnega prometa praktično ne obstajata. Poleg pilotne pobude, oblikovane v okviru projekta CONNECT2CE (program EU CE), trenutno ni na voljo nobenega usklajenega sistema za čezmejno izdajo vozovnic, prav tako ni usklajevanja tarif, intermodalnosti in integracije infomobilnosti. Vsak ponudnik prevoza/prevoznik upravlja svojo spletno stran in opcijsko tudi klicni center za zagotavljanje informacij o relacijah, voznih redih, nakupu vozovnic in rezervacijah, informacije o potovanjih pa niso na voljo. Zaradi tovrstne razdrobljenosti se morajo potniki sami dokopati do informacij o razpoložljivi ponudbi prevoznikov, kaj šele da bi bili deležni potnikom prijaznih potovalnih izkušenj in prilagodljivosti.

Do zelo pomembne uskladitve mestnega prevoza je prišlo v čezmejnem somestju Gorica in Nova Gorica, kjer je prišlo do skupnega upravljanja čezmejne mestne linije in uskladitve voznega reda,

¹⁷Storitve ne obratuje od 30.4.2020.

a edini pravi primer integracije še vedno ostaja pilotni ukrep znotraj projekta CONNECT2CE, v okviru katerega je nastala vlakovna povezava med Ljubljano in Opčinami ter nadaljnja avtobusna povezava s središčem Trsta, ki vključuje vse bistvene elemente integracije. Integracija sistemov za izdajo vozovnic, usklajevanje tarif, skupni portal za infomobilnost, intermodalnost, multioperativnost, delitev prihodkov od vozovnic lahko postanejo zgled za druge pobude ali boljši sistemski pristop, ki vodi v izboljšanje učinkovitosti ČM javnega prometa.

Na podlagi uspešnega primera Gorica-Nova Gorica se pojavljajo težnje lokalnih skupnosti in prevoznikov v smeri razširitve obstoječih mestnih in izvenmestnih avtobusnih linij čez mejo, in sicer z obeh strani meje, z ustreznim povečanjem pogostosti odhodov in uskladitvijo vozniških redov različnih avtobusnih prevoznikov. Pozornost je treba nameniti iskanju dejanskih ozkih grl (opredelitvi čezmejnih lokacij, ki potrebujejo dodatne povezave in so tukaj povezave tehnično izvedljive), vključevanju ustreznih organov, pristojnih za sprejemanje odločitev (npr. Ministrstvo za infrastrukturo za izvenmestni avtobusni prevoz), različnim statusom avtobusnega prevoza (mestni avtobus na eni strani meje, izvenmestni na drugi), vključevanju občin, po katerih potekajo linije (npr. Koper in Trst nista sosednji občini), premagovanju tehničnih ovir (npr. mestni avtobus ne more voziti po hitrih cestah), upoštevanju tehnoloških vidikov (npr. različnih standardov pametnih kartic¹⁸) itd.

¹⁸Standard pametne kartice CALYPSO, ki se uporablja v deželi Benečiji, se od tukaj širi naprej na zunajregionalne prometne linije. Ker se v Sloveniji uporablja standard pametne kartice MIFARE DESFire, bi to lahko močno vplivalo na napredek na področju ČM vozovnic.

4 STRATEŠKE PRIORITETE ZA IZBOLJŠANJE DOSTOPNOSTI JAVNEGA PREVOZA

4.1 PREGLED INSTITUCIONALNIH PRIORITET

Pregled institucionalnih prioritet se osredotoča na:

- zakonodaja EU o čezmejnem potniškem prometu in
- čezmejno sodelovanje na področju mobilnosti (zakonodaja EU, dvostranski sporazumi, regionalne pobude).

4.1.1 Zakonodaja EU o opravljanju čezmejnega potniškega prometa

Zakonodaja EU ne obravnava čezmejnega javnega potniškega prometa kot posebno storitev javnega potniškega prometa; zato se za to področje neposredno uporabljajo pravila o rednem mednarodnem potniškem prometu.

Izvajanje rednega mednarodnega prevoza potnikov z avtobusi¹⁹ je predmet licence Skupnosti; vsak prevoznik v cestnem potniškem prometu z veljavno licenco ima prost dostop do celotnega mednarodnega trga cestnega prevoza v EU. V vsaki državi, kjer so načrtovani postanki, je treba pri pristojnem organu pridobiti dovoljenje za redno mednarodno traso. Vsak prevoznik z licenco Skupnosti lahko opravlja tudi kabotažne dejavnosti za redne storitve med rednim mednarodnim prevozom.

Podobno kot pri rednem cestnem mednarodnem potniškem prometu daje zakonodaja EU²⁰ železniškim prevoznikom z licenco ob pogoju pridobitve zahtevanih varnostnih certifikatov možnost izvajati železniški potniški promet v državah EU in med njimi. Mednarodni vlaki lahko opravljajo tudi kabotažne prevoze ter lahko pobirajo in odlagajo potnike na postajah v drugih državah članicah. Če bi obstajala nevarnost ogrožitve ekonomskega ravnovesja pogodb o izvajanju javnih služb, lahko države članice omejijo pravico dostopa do mednarodnega potniškega prevoza na progah, za katere so že bile sklenjene pogodbe o izvajanju javnih služb, in lahko uvedejo ustrezne dajatve za mednarodne storitve železniškega potniškega prometa z namenom povrnite stroškov, ki nastanejo v povezavi s takšnimi pogodbami o izvajanju javnih služb. Določanje mednarodnih železniških linij je predmet zapletenega postopka pogajanj o razdelitvi infrastrukturnih kapacitet med več železniškimi omrežji v Uniji, zato se o tem upravljalci infrastrukture dogovarjajo na rednih železniških mednarodnih konferencah vsaj eno leto pred predvidenim obratovanjem.

V sektorju pomorskega prometa ureditev EU²¹ in mednarodnih konvencij o pomorskem prometu (npr. SOLAS) omogoča svobodno opravljanje mednarodnih potniških storitev med pristanišči države

¹⁹Uredba (ES) št. 1073/2009.

²⁰Direktiva 2012/34/EU.

²¹Uredba (EGS) 4055/86.

članice in katerim koli pristaniščem ali objekti in napravami na morju druge države članice ter zagotavlja, da se te storitve ponujajo po ugodnih cenah.

V skladu z zakonodajo EU se mednarodni cestni, železniški in pomorski potniški promet izvajajo kot komercialna storitev. Storitve infomobilnosti (informacije za potnike) so v pristojnosti prevoznikov in ni obveznosti povezovanja med različnimi ponudniki iste vrste prevoznih storitev, razen v mednarodnem železniškem potniškem prometu, kjer Konvencija o mednarodnih železniških prevozih (COTIF)²² določa enotna pravila za mednarodno vozovnico, prav tako ni nobenih obveznosti za povezovanje med ponudniki različnih vrst prevoza.

4.1.2 Čezmejno sodelovanje za trajnostno mobilnost

4.1.2.1 Zakonodajni okvir EU

EU razvija čezmejno sodelovanje prek evropske regionalne politike, zlasti prek Evropskega sklada za regionalni razvoj - ESRR²³ in programov INTERREG²⁴, ki so postali ključna gonilna sila čezmejne institucionalizacije in nujno potreben instrument za čezmejno načrtovanje mest in podeželja. Del programov INTERREG za čezmejno sodelovanje se posebej posveča sodelovanju med sosednjimi obmejnimi enotami na ravni NUTS 3. Finančna podpora projektov sodelovanja INTERREG je zagotovljena v okviru programa INTERREG in drugih sredstev za podporo obmejnih mest in/ali regij z namenom medsebojnega sodelovanja pri skupnih projektih in izmenjave dobrih praks.

Vloga čezmejnega sodelovanja se je dodatno okrepila z oblikovanjem še enega namenskega pravnega instrumenta: **Evropskega združenja za teritorialno sodelovanje - EZTS**,²⁵ ki predstavlja orodje, namenjeno premagovanju težav pri izvajanju in upravljanju projektov na področju teritorialnega sodelovanja, za katere veljajo različna zakonodaja in postopki, ter lažjemu izvajanju skupnih nalog. Cilj EZTS je podpora in spodbujanje teritorialnega sodelovanja med člani EZTS na nadnacionalni ali nadregionalni ravni. EZTS temelji na ustanovnem sporazumu članov in statutu, ki določa organizacijska in funkcionalna pravila. Gre za pravno osebo, namenjeno izvajanju programov, projektov ali posebnih ukrepov na področju teritorialnega sodelovanja. Člani EZTS so lahko nacionalni, regionalni ali lokalni organi držav članic, javna podjetja, izvajalci storitev splošnega gospodarskega pomena in združenja, ki jih sestavljajo subjekti iz ene ali več omenjenih kategorij. S pridružitvijo EZTS postanejo udeleženci zakonito organizirani v neodvisni čezmejni organ z lastno pravno osebnostjo in lahko neposredno komunicirajo z evropskimi institucijami in tretjimi osebami. EZTS lahko spodbuja razvoj prometne infrastrukture in storitev preko državnih meja, s čimer prispeva k večji povezanosti in mobilnosti na različnih teritorialnih ravneh²⁶.

²²COTIF - Konvencija o mednarodnem železniškem prometu (COTIF). Sporazum velja v Evropi, Magrebu in na Bližnjem vzhodu, EU je pristopila k Organizaciji za mednarodni železniški promet (OTIF) 1. julija 2011.

²³Uredba (EU) št. 1301/2013.

²⁴Uredba (EU) št. 1299/2013.

²⁵Uredba (EU) št. 1082/2006.

²⁶Številna EZTS za čezmejni regionalni razvoj z večsektorskim pristopom vključujejo dejavnosti, povezane s prometom, nekatera EZTS pa imajo poseben poudarek na prometu.

Na italijansko-slovenski meji je bilo ustanovljeno le eno Evropsko združenje za teritorialno sodelovanje; EZTS GO. Septembra 2011 so ga ustanovile tri občine: Gorica, Nova Gorica in Šempeter - Vrtojba²⁷. Glavni cilj EZTS GO je strateško usklajevanje politik na tem območju, vključno s prometom in logistiko. Načrt prometne strategije EZTS GO se osredotoča na železniško progo Gorica-Nova Gorica-Šempeter - Vrtojba, vendar kaže veliko zanimanje tudi za optimizacijo obstoječih rešitev čezmejnega javnega potniškega prometa na območju med mestoma Nova Gorica (SI) in Gorica (IT). Kljub temu da ne vključuje Slovenije, je pri čezmejnih pobudah in projektih med Italijo in Slovenijo izjemno aktiven tudi EZTS »Euregio senza confini«, ki je prav tako en izmed partnerjev pri projektu strateške mobilnosti CROSSMOBY IT-SI (<https://euregio-senzaconfini.eu/it/>).

4.1.2.2 Dvostranski sporazumi, sklenjeni med Republiko Italijo in Republiko Slovenijo

Slovenija in Italija sta sklenili dvostranski sporazum o ureditvi osebnega prevoza ter kopenskega in pomorskega prometa na čezmejnem območju²⁸. Ta sporazum ima od vstopa Slovenije v EU status mirovanja, kar pomeni, da ni bil preklican in se v praksi uporablja le delno. Sporazum opredeljuje čezmejna območja ter ureja pogoje in postopke za čezmejni pomorski in kopenski promet med Slovenijo in Italijo (določanje čezmejnih linij, tarife za potniški promet, prodaja vozovnic, redni avtobusni promet, dajanje koncesij itd.). Status mirovanja preprečuje njegovo uporabo pri urejanju čezmejnega prometa med Slovenijo in Italijo. Skupna komisija, sestavljena iz predstavnikov obeh držav, ki je v dvostranskem sporazumu predvidena kot stalno telo za urejanje medsebojnih vprašanj na področju prometa, še vedno deluje, vendar se sestaja le občasno. Nazadnje se je na pobudo slovenskega Ministrstva za infrastrukturo sestala 16. maja 2019 v Rimu. Po stališču slovenskega Ministrstva za infrastrukturo tega sporazuma ni mogoče znova aktivirati in bi bilo treba skleniti nov dvostranski sporazum med Slovenijo in Italijo, s katerim bi bila urejena vprašanja in težave čezmejnega dogovarjanja.

Poleg omenjenega sporazuma sta med Slovenijo in Italijo sklenjena še dva dvostranska sporazuma, ki urejata zagotavljanje železniškega prometa²⁹ in obmejnih železniških storitev³⁰ čez državno mejo.

²⁷EZTS GO - Territorio dei comuni: Comune di Gorica (I), Mestna Občina Nova Gorica (SLO) in Občina Šempeter - Vrtojba (SLO).

²⁸Uredba o ratifikaciji sporazuma med Socialistično federativno republiko Jugoslavijo in Republiko Italijo o ureditvi osebnega prometa ter kopenskega in pomorskega prevoza na mejnih območjih (Uradni list RS, št. SFRJ - MP, št. 10-73/1986 z dne 3. oktobra 1986).

²⁹Zakon o ratifikaciji Konvencije med Vlado Republike Slovenije in Vlado Italijanske republike o opravljanju železniškega prometa čez državno mejo (BITOŽP) (Uradni list RS, št. 57/2000).

³⁰Uredba o odobritvi Sporazuma med Italijanskimi državnimi železnicami (FS) in Jugoslovanskimi železnicami (JŽ) o zagotavljanju mejne železniške storitve med FLRJ in Republiko Italijo s priložo (Uradni list ZRJ, št. (5-70/1961).

4.1.2.3 Strategije in projekti čezmejnega potniškega prometa

Za izvajanje programa EU INTERREG so bile kot osnova za razvoj ČM območja ITA-SLO sprejete čezmejne strategije in skupni projekti. Italijanska obmejna regija Furlanija - Julijska krajina, ki je italijanski partner, pristojen za urejanje ČM potniškega prometa, je sprejela tudi več strateških dokumentov za razvoj ČM prometa. Slovenski partner, pristojen za urejanje ČM potniškega prometa, je država (Ministrstvo za infrastrukturo), pri čemer lahko slovenske obmejne občine samostojno sodelujejo le v projektih razvoja mestnega ČM prometa. Sprejete slovenske nacionalne strategije razvoja ČM potniškega prometa posebej ne naslavljajo. Na občinski ravni je bil po drugi strani oblikovan poseben strateški okvir, in sicer znotraj Evropskega združenja za teritorialno sodelovanje (EZTS GO)³¹, ki se na področju prometa osredotoča na razvoj ČM železniške povezave med Gorico in Novo Gorico.

V okviru programov EU INTERREG in drugih programov EU je bilo izvedenih več mednarodnih projektov, ki naslavljajo čezmejne potniške storitve med Italijo in Slovenijo. Ti projekti so privedli do oblikovanja več priporočil, strateških usmeritev in ukrepov za izboljšanje ponudbe in uporabe storitev javnega prevoza ter odpravo administrativnih ovir.

V nadaljevanju je razložen strateški okvir, ki obravnava razvoj javnega potniškega prometa na čezmejnem območju med Italijo in Slovenijo.

Program čezmejnega sodelovanja INTERREG Italija-Slovenija 2021-2027

V pripravi je nov program čezmejnega sodelovanja Italija-Slovenija 2021-2027. Leta 2019 je bil pripravljen usmerjevalni dokument z naslovom »Border Orientation Paper Italy-Slovenia«, ki predstavlja podlago za konstruktiven dialog znotraj čezmejnega območja in z Evropsko komisijo. Cestna povezanost, merjena z vidika dostopa do regionalnih središč z avtomobilom, je v srednjem območju v primerjavi s povprečjem EU, problematična ostaja le na severnem delu slovenskega čezmejnega območja in na območjih severno od Vidma in Pordenona. Prebivalci tega čezmejnega območja nimajo ustreznih čezmejnih železniških storitev v primerjavi z drugimi obmejnimi regijami EU. Pogostost in hitrost železniških povezav sta v primerjavi z drugimi obmejnimi regijami EU na nizki ravni, zato usmerjevalni dokument predlaga podporo investicij v železnice (tj. povezava Gorica-Nova Gorica) in ukrepe za izboljšanje interoperabilnosti in postopkov na mejnem prehodu v okviru novega čezmejnega programa INTERREG.

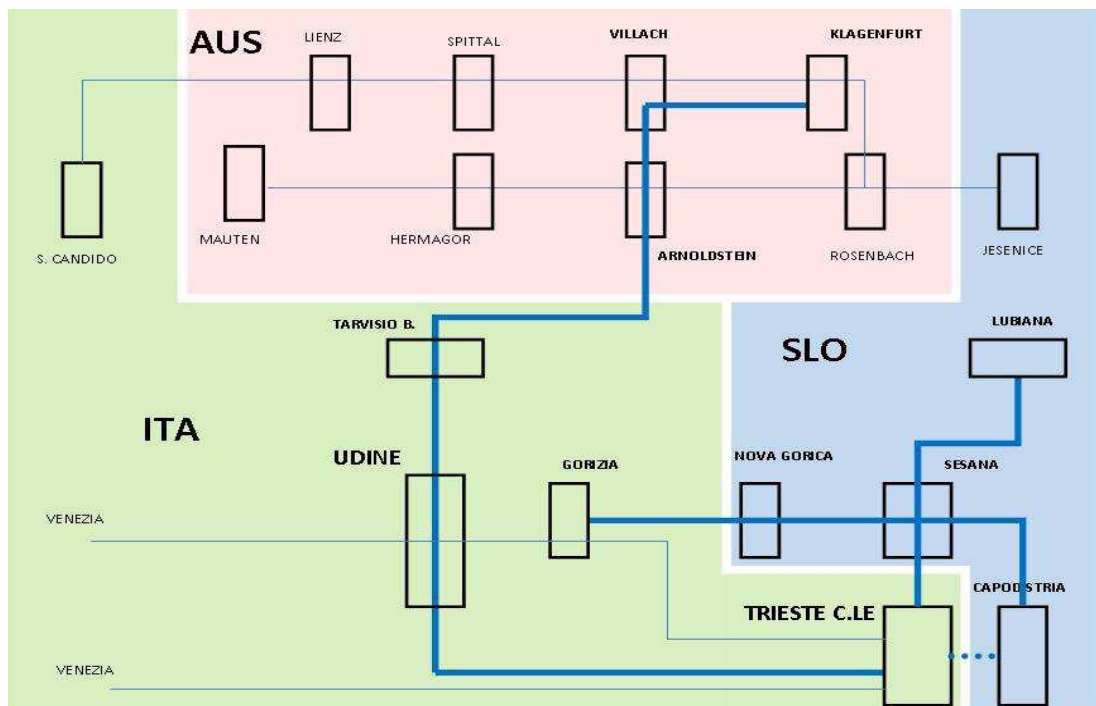
Usmerjevalni dokument priporoča tudi podporo vzpostavitvi močnega mehanizma čezmejnega usklajevanja z organi, ki upravljajo redne programe, in razvoju splošne čezmejne strategije v sodelovanju z obstoječimi makroregionalnimi, nacionalnimi, regionalnimi ali sektorskimi strategijami. Že ustanovljeni EZTS-GO polaga strateški poudarek na razvoj zadevnih področij in je aktivno vključen v številne projekte in strategijo sodelovanja ter bi lahko služil kot zgled za oblikovanje drugih čezmejnih organov na čezmejnem območju Slovenije in Italije.

³¹V EZTS-GO sodelujeta slovenski občini Nova Gorica in Šempeter - Vrtojba ter italijanska občina Gorica.

Dobra čezmejna politika bi morala temeljiti na zanesljivih podatkih, zato usmerjevalni dokument priporoča, da se opredelijo območja, kjer manjkajo pomembni čezmejni podatki na IT-SI meji, in ponudi podporo projektom, ki bi zapolnili vrzel znotraj programa INTERREG (npr. pri sodelovanju z nacionalnimi statističnimi uradi, s podporo regionalnih podatkovnih portalom itd.).

Regionalni načrt za lokalni javni promet³² na območju dežele Furlanije - Julijske krajine

Slika 33: Upoštevne ČM vlakovne storitve na območju ITA-SLO v skladu z regionalnim načrtom za lokalni javni promet (PRTPL)³³



Vir: Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale - PRTPL, 2013.

Leta 2013 je dežela Furlanija - Julijska krajina (dežela FJK) sprejela nov **Regionalni načrt za lokalni javni promet (PRTPL)** kot instrument za konfiguracijo regionalnega in lokalnega sistema storitev potniškega prometa in izmenjave infrastrukture³⁴. PRTPL vključuje načrtovanje in sestavo programov regionalnih in medregionalnih avtobusnih, železniških in pomorskih potniških storitev ter čezmejnih železniških prog, ki sodijo v pristojnost dežele FJK.

Med glavnimi srednjeročnimi cilji PRTPL je okrepitev čezmejnih storitev, s katero bi prišlo do razširitve obstoječih lokalnih prometnih linij za boljšo integracijo med italijanskimi in slovenskimi storitvami avtobusnega prevoza v bližini meje, ter povečanje sinergije in usklajenosti voznih redov

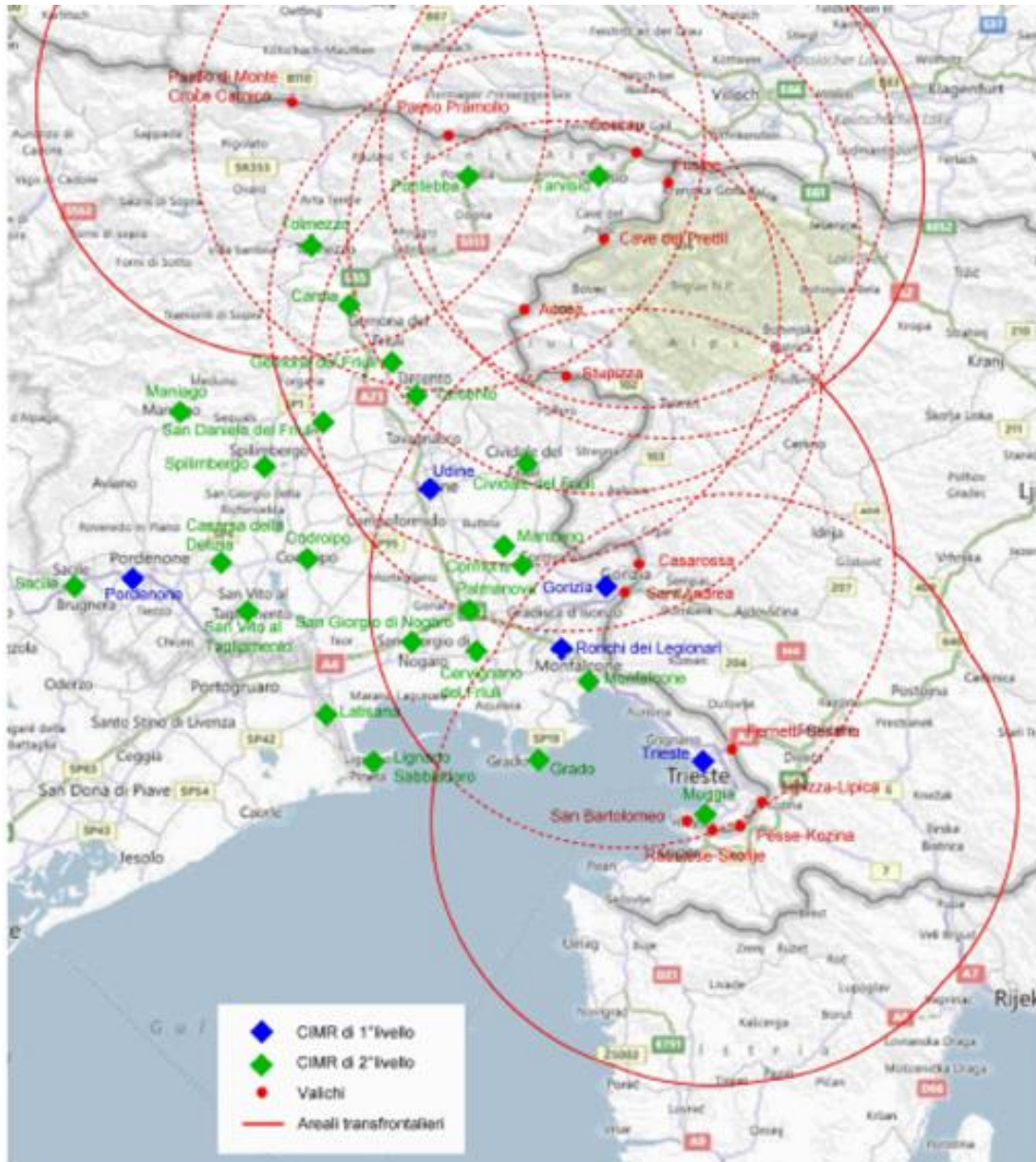
³² Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale - PRTPL, 2013.

³³PRTPL vključuje tudi povezavo z Ljubljano, ki je ciljna destinacija ČM železniške storitve, in se financira v okviru tekočega strateškega projekta (CROSSMOBY), ki ga financira program INTERREG Italija-Slovenija.

³⁴<https://www.regione.fvg.it/rafvfg/cms/RAFVFG/infrastrutture-lavori-pubblici/infrastrutture-logistica-trasporti/FOGLIA107/>

čezmejnih vlakovnih povezav. Upoštewane čezmejne železniške povezave, naslovljene v PRTPL, so prikazane na Slika 33.

Slika 34: Upoštewane čezmejne avtobusne storitve med Italijo in Slovenijo v skladu z PRTPL



Vir: Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale - PRTPL, 2013.

Po navedbah PRTPL se javne avtobusne prevoze šteje kot čezmejne, če povezujejo izhodiščno in ciljno točko na območju s polmerom 40 km s središčem na avtobusnem mejnem prehodu, ki je označen kot rdeča točka na Slika 34. Ta slika prikazuje tudi seznam prestopnih vozlišč (Centri di Interscambio Modale Regionale, CIMR), ki jih delimo glede na dve hierarhični ravni:

- CIMR raven 1 (v modri barvi) - pomembnejše in
- CIMR raven 2 (v zeleni barvi) - manj pomembno.

V skladu z deželnimi predpisi³⁵ je čezmejna razsežnost pomorskega prometa opredeljena za regije, ki se nahajajo vzdolž morskih meja, in so oddaljene do 150 km od meje. V PRTPL so izrecno opisane samo čezmejne pomorske storitve, ki povezujejo Trst. Glede na deželne predpise bi bilo treba nadalje oceniti tudi pomorske povezave iz Lignana, vključno s povezavo s Piranom (38 km razdalje v ravni črti).

Politike trajnostne mobilnosti v mestih slovenskih obmejnih občin

Načrti trajnostne mobilnosti v mestih slovenskih obmejnih občin Koper, Nova Gorica in Sežana izražajo podporo razvoju čezmejnega javnega potniškega prometa.

Strateški cilj Mestne občine Koper je izboljšanje mednarodne povezave javnega potniškega prometa med Slovenijo in Italijo, vključno s pomorskim potniškim prometom. Strategija v celoti podpira tudi vzpostavitev mreže lahke železnice, ki bi omogočila povezavo lokalnih in čezmejnih središč ter letališč.

Strategija Mestne občine Nova Gorica je postati središče širšega obmejnega območja za celostno načrtovanje in upravljanje prometa. Načrtuje se vzpostavitev železniškega vozlišča Gorica-Nova Gorica-Šempeter - Vrtojba in čezmejno krožno omrežje, ki bi izboljšalo dostopnost do širšega čezmejnega urbanega območja (Nova Gorica (SI) - Šempeter (SI) - Gorizia (IT)) in povečalo privlačnost čezmejnega naravnega parka Soča (SI)/Isonzo (IT). Načrtovana je študija izvedljivosti čezmejnega javnega potniškega prometa do turističnih območij (npr. Braniška dolina, Posočje, Vipavska dolina itd.).

Občina Sežana podpira razvoj svojega ozemlja kot strateške prometne povezave na ČM območju ITA-SLO. Prizadevanja so usmerjena v vzpostavitev železniških in avtobusnih povezav med Sežano, Opčinami in Trstom ter oživitve železniške linije Kreplje-Rupino-Opčine.

Načrti trajnostne urbane mobilnosti (SUMP), ki so jih razvile občine Piran, Koper in Izola, podpirajo razvoj čezmejnih storitev pomorskega javnega prevoza in predvidevajo razvoj integriranega sistema souporabe koles.

Priporočeni strateški ukrepi iz projektov EU

V nadaljevanju so na kratko predstavljeni najpomembnejši projekti EU, ki se nanašajo na prometna vprašanja na ČM območju ITA-SLO.

Projekt TRADOMO je bil osredotočen na ČM območje med občinama Koper (SI) in Milje (IT) ter ČM območje med občinami Gorica (IT), Nova Gorica (SI) in Šempeter - Vrtojba (SI). Za izboljšanje javnega potniškega prometa so bili predlagani naslednji ukrepi:

- Območje med občinama Koper (SI) in Milje (IT):
 - uvedba skupne intermodalne prestopne točke v Lazaretu (SI),
 - podaljšanje tržaške avtobusne linije št. 31 v Hrvatine (SI),
 - uvedba nove mednarodne linije Koper (SI)-Hrvatini (SI)-Milje (IT) in

³⁵Regionalni zakon 20. avgust 2007, št. 23.

- skupno načrtovanje javnega potniškega prometa med občinami s ključnimi linijami:
 - Koper (SI)-Kolomban (SI)-Čampore (IT)-Milje (IT),
 - Koper (SI)-Cerej (SI)-Milje (IT) in
 - Koper (SI)-Ankaran (SI)-Lazaret (SI)-Milje (IT).
- Območje med občinami Gorica (IT), Nova Gorica (SI) in Šempeter - Vrtojba (SI):
 - uvedba skupne intermodalne prestopne točke v bližini železniške postaje Nova Gorica (SI),
 - podaljšanje goriških avtobusnih linij št. 3 in 5 (IT) do Šempetra pri Gorici (SI),
 - povečanje pogostnosti in sprememba poti mednarodne mestne linije Gorica (IT)/Nova Gorica (SI),
 - podaljšanje mestnih linij (SI) iz Vrtojbe (SI) do Mirna (SI) s prečkanjem italijanske strani,
 - dvostranski sporazum o kabotaži na mestnem čezmejnem območju in podaljšanju italijanske mestne linije št. 1 do Nove Gorice (SI)-Grčna (SI)-Solkan (SI),
 - uvedba elektronskih prikazovalnikov na vstopnih točkah.

V okviru **projekta ARPAF** je bil pripravljen pregled čezmejne mobilnosti s poudarkom na dnevni migracijah v alpski regiji. Analize čezmejnih delovnih migracij so jasno poudarile velik pomen slednjih znotraj območja EUSALP. Kot drugo so analize pokazale posebne cilje, ki jih je treba sprejeti, da bi dosegli spremembe čezmejnih vzorcev mobilnosti: vključiti politične odločitve, razglasiti prioritete in raziskati pogojenosti vzorcev mobilnosti. Izboljšanje kapacitet čezmejne mobilnosti mora imeti pomembno vlogo pri reševanju skupnih čezmejnih izzivov na makroregionalni ravni.

Projekt INTER-CONNECT podpira izboljšave intermodalnih povezav in dostopnosti, pri čemer izhaja iz obstoječih pomorskih povezav iz Trsta. Za izboljšanje obstoječih čezmejnih pomorskih storitev in njihove dostopnosti ter medsebojne povezanosti s storitvami javnega prevoza so bili za tržaško morsko pristanišče priporočeni naslednji ukrepi:

- spodbujanje ukrepov za izboljšanje dostopa s pomočjo infrastrukture iz/do pomola Pier IV in tržaškega potniškega terminala: povezava od železniške postaje - Via Cavour-Via Porto Vecchio-potniški terminal Pier IV.
- spodbujanje pobud za oblikovanja sistema infomobilnosti za potnike v tržaškem pristaniškem potniškem terminalu - turistične informacije (poti, zanimiva območja, obstoječe aplikacije itd.) in informacije o lokalnih možnostih prevoza,
- spodbujanje centralizacije pomorskih storitev lokalnega javnega potniškega prometa na potniškem terminalu Pier IV,
- v sinergiji s tekočimi pobudami spodbujanje rešitev za trajnostno mobilnost (npr. souporaba koles) na potniškem terminalu Pier IV in
- spodbujanje trajnostnega turizma.

Projekt INTER-CONNECT se posveča tudi oceni potenciala in razvoja nove pomorske storitve, ki bi povezovala Trst (IT), Milje (IT) in Koper (SI). Rezultati analiz kažejo na znatno pomanjkanje povezav glede na potrebe po mobilnosti tako prebivalcev kot turistov. Zato je treba s pomočjo sinergijskih

ukrepov preučiti različne možnosti za nove storitve po vodnih poteh ob upoštevanju sinergije z drugimi vrstami prevoza (vključno s kolesarskim turizmom).

Projekt ICARUS je trenutno še v teku, pričakovani zaključek je predviden za konec naslednjega leta. Namen projekta je aktiviranje sprememb vedenja na področju mobilnosti iz osebnih načinov prevoza v smeri gladkih trajnostnih multimodalnih rešitev, ki bi slonele na konceptu »mobilnosti kot storitve«. V okviru tega projekta Furlanija - Julijska krajina (FJK) preizkuša različne rešitve:

- intermodalna rešitev kolo/železnica (nakladalne klančine) za okrepitev in povezavo kolesarske poti CAAR vzdolž podvozov na 11 železniških postajah,
- razširitev storitve javnega prevoza med vikendi in prazniki, prilagojena za oblikovanje krožnega omrežja kolesarskih poti CAAR in Parenzana ter
- digitalne informacije in celostno načrtovanje potovanja proti jadranski obali.

Projekt vključuje tudi metropolitansko mesto Benetke z vzpostavitvijo integriranih objektov in orodij za spodbujanje intermodalnosti kolo - avtobus - vlak - trajekt za podporo turističnih poti po obalnih območjih.

Projekt CROSSMOBY je tudi še v teku, načrtovani zaključek je v novembru 2021. Glavni cilj projekta je povečati trajnostni značaj mobilnosti na čezmejnem območju. Dejavnosti so osredotočene na spodbujanje okolju prijaznejših storitev in na pripravo akcijskega načrta za trajnostno mobilnost na tem območju ter na sprejetje, razvoj in usklajevanje lokalnih načrtov za trajnostno mobilnost v mestih. Septembra 2018 je bila v okviru projekta CROSSMOBY uvedena nova neposredna vlakovna povezava Benetke-Trst-Ljubljana. V okviru projekta je bila tudi izvedena analiza čezmejne pomorske povezljivosti med Slovenijo in Furlanijo - Julijsko krajino (FJK).

Pristaniško mesto Trst (Italija) je skupaj s štirimi drugimi evropskimi pristanišči sodelovalo v **projektu CIVITAS PORTIS**. V okviru projekta je mesto Trst (Italija) razvilo integrirano prometno strategijo (SUMP), ki vključuje preoblikovanje starega pristanišča in njegovo povezavo s kasneje razvitim novim pristaniščem v Trstu.

V okviru projekta **CONNECT2CE** je bila marca 2019 uvedena integrirana čezmejna vozovnica na liniji Ljubljana (SI)-Opčine (IT)-Trst (IT), ki združuje železniški prevoz na dolge razdalje in lokalni avtobusni prevoz, ki ga izvaja podjetje Trieste Trasporti. V okviru projekta so bile oblikovane tudi teritorialne strategije za izboljšanje dostopnosti obmejnih in čezmejnih regij. Strategija je poudarila potrebo po usklajenem pristopu s strani organov, pristojnih za promet, na obeh straneh meje (npr. ustanovitev skupne komisije). Nekateri drugi strateški ukrepi predlagajo:

- pravno urejen pristop EU k čezmejnemu javnemu prometu,
- vključitev lokalnih organov, pristojnih za promet, in prevoznikov v postopek opredelitve čezmejnega območja in prometnih linij,
- nadgradnja modela čezmejnega omrežja s sofinanciranjem dodatnih postajališč in čezmejnih linij na ČM območju za boljšo povezavo z regionalnim in lokalnim prometom,
- zagotavljanje gladkih prometnih povezav skozi učinkovito in ustrezno vodeno integracijo tarifnih shem in sistemov za izdajanje vozovnic na ČM linijah ob podpori integriranega sistema infomobilnosti.

4.2 PREGLED PRIORITET IN PREDLOGOV USTREZNIH DELEŽNIKOV

4.2.1 Identifikacija ustreznih deležnikov

Ustrezni deležniki, ki se ukvarjajo z razvojem, izvajanjem in delovanjem mednarodnih in čezmejnih storitev javnega potniškega prometa na čezmejnem območju Slovenije in Italije, so bili opredeljeni sledeče:

- **javni organi za promet in regionalni razvoj na nacionalni, regionalni in lokalni ravni**, odgovorni za načrtovanje in izvajanje potniškega prometa na čezmejnem območju,
- **javni potniški prevozniki**, odgovorni za izvajanje javnega potniškega prometa na čezmejnem območju na mednarodni, nacionalni in lokalni ravni,
- **Evropsko združenje za teritorialno sodelovanje - EZTS**, ki povezuje regionalne in lokalne oblasti ter druge javne organe iz Slovenije in Italije, da se združijo in izvajajo skupne storitve na čezmejnem območju, in
- **mednarodne organizacije**, zavezane podpori evropske integracije in trajnostnega razvoja s sodelovanjem med državami članicami in nadalje tudi z Evropsko unijo.

Skupaj je bilo identificiranih 74 ustreznih deležnikov. Seznam identificiranih deležnikov je na voljo v Dodatku 3 (stran 89).

Za namene analize so bili deležniki razdeljeni v naslednje skupine:

- Javni organ
- Prevozniki
- Evropsko združenje in
- mednarodna organizacija.

Skupina **javnih organov** vključuje:

- nacionalne in regionalne organe, pristojne za razvoj čezmejnega (mednarodnega) in medmestnega potniškega prometa na obeh straneh meje in
- 50 italijanskih lokalnih organov - v Italiji nimajo posebnih pooblastil za razvoj čezmejnega prometa - in 11 slovenskih občin, med njimi imata le dve mestni občini pooblastila za razširitev obstoječih sistemov mestnega prometa čez mejo; povabljeni so bili, da izrazijo svoje interese.

Skupina **prevoznikov** vključuje:

- 3 avtobusne prevoznike iz Slovenije in 2 avtobusna prevoznika iz Italije in
- 2 železniška prevoznika, 1 iz Slovenije in 1 iz Italije.

Na čezmejnem območju Italije in Slovenije je bilo ustanovljeno le eno **Evropsko združenje za teritorialno sodelovanje** in identificirana le ena **mednarodna organizacija za čezmejno sodelovanje**.

4.2.2 Anketiranci

Vprašalnik za oceno teritorialnih potreb, strateških prioritet in predlogov ukrepov za razvoj javnega potniškega prometa na ČM območju Italije in Slovenije je bil poslan 74 ustreznim deležnikom (Priloga 1). Odzvalo se je 27 % anketirancev, od njih so 20 % predstavljali ustrezni organi in 71 % ustrezni prevozniki, pa tudi evropske skupine in mednarodne organizacije, kot je prikazano v Preglednica 9.

Preglednica 18: Struktura anketirancev zadevnega vprašalnika

Skupina deležnikov	Število vrnjenih izpolnjenih vprašalnikov	Delež vseh identificiranih deležnikov
Javni organ	14 od 65	22 %
Izvajalec javnega potniškega prometa	5 od 7	71 %
Evropsko združenje za teritorialno sodelovanje	1 od 1	100 %
Mednarodna organizacija	1 od 1	100 %
SKUPAJ	21 od 74	28 %

4.2.3 Analiza povratnih informacij

Povratne informacije anketirancev so predstavljene spodaj glede na posamezne teme.

4.2.3.1 Načrtovanje, registracija in obratovanje čezmejnih prog

Uvedba nove čezmejne proge v veliki meri temelji na pobudi vsakega posameznega prevoznika. Načrtovanje nove proge je predmet lastne tržne raziskave in izraženega povpraševanja po prevozu med obema čezmejnima točkama. Pomembna gonilna sila uvajanja novih linij je razpoložljivost finančne podpore skozi državno pomoč ali mednarodne projekte, ki se osredotočajo na čezmejni promet.

Pomembno vlogo pri prepoznavanju tržnega potenciala igrajo tudi geografske razmere. Podeželskim območjem se običajno ne pripisuje velikega potenciala za čezmejno mobilnost in so tako v bistvu povezana zgolj z lokalnimi in regionalnimi središči. Po drugi strani je več lokalnih oblasti izpostavilo možnost čezmejnih povezav na danih območjih za podporo in promocijo lokalnega trajnostnega turizma in gospodarskih virov.

Številne čezmejne pobude in projekti EU so v preteklosti predlagali nove čezmejne linije. Te pobude so dobrodošle, težava pa je v tem, da nekatere pobude nimajo operativne ravni za izvajanje projektov v praksi. Po drugi strani pa številne pobude vključujejo le kratkotrajne ukrepe, ki ne zadoščajo za uvajanje trajnih sprememb na področju mobilnosti in nadaljnje izvajanje ukrepov na komercialni podlagi.

Anketiranci so opozorili na odsotnost enotnih pravil na obeh straneh meje in pomanjkanje čezmejnih sporazumov, ki bi določali pravila in pogoje, ki jih je treba upoštevati pri vzpostavitvi

čezmejne linije. Omogočiti bi morali odpravljanje administrativnih ovir, ki temeljijo na dolgotrajnih postopkih registracije in odobritve novih čezmejnih linij.

Za poenostavitev upravnih postopkov in podporo čezmejnemu načrtovanju linij je bilo predlagano naslednje:

- uvajanje shem državne pomoči in spodbud za čezmejne storitve javnega potniškega prometa,
- zagotavljanje neposrednega vključevanja občin in drugih interesnih združenj v organizacijo in izvajanje čezmejnih storitev potniškega prometa,
- demonstracija jasnega političnega interesa za odpravo administrativnih ovir,
- izvajanje dogovorov glede regionalnega načrtovanja čezmejnega javnega prevoza in
- zagotavljanje promocije storitev na ustreznih ciljnih ozemljih.

Odsotnost sektorskih čezmejnih sporazumov vpliva tudi na delovanje čezmejnih linij. Dejstvo, da čezmejne linije niso subvencionirane, tržno usmerjene, predstavlja veliko oviro za učinkovito obratovanje za zadovoljitev potreb prebivalstva. Brez dogovorov ali usklajevanja na višji ravni je usklajevanje vozniških redov težavno. Tudi trenutna ureditev kabotaže odpira številna vprašanja na področju čezmejnega prometa.

Več pozornosti bi bilo treba nameniti boljši povezanosti čezmejnih storitev javnega potniškega prometa in različnim storitvam mobilnosti na zaključnih segmentih poti (skupna mobilnost).

Zaznane so bile resne pomanjkljivosti na področju usklajenih promocijskih aktivnosti, ki bi pripomogle k boljši zasedenosti obstoječih linij, povečale možnosti za uvedbo dodatnih čezmejnih prog in posledično okrepile trajnostni značaj javnega prometa.

4.2.3.2 Določanje cene čezmejne (mednarodne) vozovnice

Čezmejne vozovnice niso subvencionirane, in zato niso vezane na znižanja in posebne pravice, ki jih našteva nacionalna zakonodaja. Cena vozovnic večinoma temelji na neposrednih operativnih stroških prevoznih storitev, vključno s stroški prodaje in rezervacij, pristojbinami za uporabo infrastrukture in deloma administrativnimi režijskimi stroški (registracija proge, informacijski sistemi itd.). Da bi cene vozovnic postale privlačnejše za dnevne vozače, bi bile potrebne spodbude za sistem subvencioniranja.

Italija subvencionira ceno vozovnic za tiste čezmejne storitve, ki jih šteje kot del obveznosti javne službe. To trenutno velja samo za železniški prevoz. Slednje omogoča doseganje privlačnejših cen vozovnic in spodbujanje čezmejnega javnega prevoza, ki bi ga bilo sčasoma treba razširiti tudi na druge oblike prevoza. V Sloveniji so vse čezmejne linije javnega prevoza obravnavane kot komercialne linije, izjema so le železniške povezave, kjer so čezmejne linije na slovenskem delu obravnavane kot obveznosti javne službe (PSO) in posledično subvencionirane s strani države.

4.2.3.3 Spremljanje zasedenosti čezmejne (mednarodne) linije

Prevozniki spremljajo čezmejne proge z namenom ocenjevanja njihove donosnosti. Ocene večinoma temeljijo na obsegu prodanih vozovnic, pa tudi na občasnem štetju potnikov ali rednem vodenju evidenc o številu prepeljanih potnikov. Spletne rezervacije predstavljajo učinkovito orodje, kjer je na voljo samo spletna prodaja vozovnic.

4.2.3.4 Obvladovanje učinkov epidemije covid-19

Epidemija covid-19 je prinesla velik upad pri delovanju čezmejnih linij. Zaradi zaprtja meje večina linij ni obratovala, a tudi po ukinitvi ukrepov je bilo mogoče zaznati silovit padec števila potnikov. V tem obdobju so se ustavile tudi neoperativne čezmejne aktivnosti (npr. načrtovanje novih linij).

Italija in Slovenija nimata usklajenih ukrepov za omejevanje širjenja virusa v javnih prevoznih sredstvih, zato se tudi pri čezmejnih linijah na vsaki strani meje uporabljajo različni ukrepi. To prinaša dodatno breme pri obratovanju. Poseben problem se je pojavil v železniškem prometu, kjer higienske in čistilne storitve opravljajo v vsaki državi drugi podizvajalci, četudi vlaki prečkajo mejo.

Da bi se izognili težavam, ki jih povzročajo različni ukrepi, je za nemoten potek čezmejnega javnega prevoza te treba med državama usklajevati in skupaj načrtovati. Pri premagovanju teh ovir bi lahko pomagal skupni ad hoc koordinacijski organ.

Epidemija covid-19 je prav tako izpostavila pomen brezkontaktnih sistemov za izdajo vozovnic in plačevanje. Kot dolgoročno rešitev bi bilo treba spodbujati prehod z gotovinskega plačevanja in izdajanja papirnatih vozovnic na spletni nakup, elektronsko (npr. uporaba pametnih kartic) in mobilno prodajo vozovnic (pametni telefon za nakup in shranjevanje vozovnice) ter kartično plačevanje.

4.2.3.5 Ukrepi za izboljšanje ČM javnega prevoza s strani ustreznih deležnikov

Vse skupine deležnikov so si enotne, da je **uvedba enotnega čezmejnega informacijskega portala za potnike** ključni ukrep, ki ga je treba sprejeti. Zagotoviti mora integriran iskalnik voznih redov, spletni nakup vozovnic in druge ustrezne informacije za potnike. Informacijski portal lahko pomembno prispeva tako k promociji kot tudi k uporabi čezmejnega potniškega prometa. Tudi zasedenost ČM prevoza se lahko znatno izboljša z **zasnovo in funkcionalno ureditvijo čezmejnih intermodalnih prestopnih točk, ki omogočajo enostavno prehajanje med različnimi načini prevoza in uvedbo enotne čezmejne vozovnice.**

Skupina javnih organov meni, da je treba čezmejni javni prevoz obravnavati kot del skupne javne službe, vsaka država na svoji strani meje, s čimer bodo dobili določen nadzor in lahko poskrbeli za koristi potnikov. Ta skupina tudi pozdravlja **ustanovitev čezmejnega koordinacijskega organa, ki bi bil odgovoren za koordinacijo linij glede na potrebe in predloge končnih uporabnikov,**

usklajevanje voznih redov in oblikovanje enotnih pravil načrtovanja, obratovanja in uporabe čezmejnih prevoznih storitev.

Oblikovanje **statistike čezmejnih storitev mobilnosti** za redno spremljanje trendov čezmejnne mobilnosti morda ne bo vplivalo na izboljšanje uporabe obstoječih čezmejnih storitev, lahko pa pomembno vpliva na načrtovanje novih čezmejnih linij. Posebno pozornost je treba nameniti tudi **promociji in oglaševanju čezmejnih prometnih storitev in zagotavljanju učinkovitih IKT storitev za državljane/uporabnike (plačevanje, izdajanje vozovnic).**

Poleg tega so deležniki podali dodatne konkretne predloge za izboljšanje čezmejnega javnega prevoza na ČM območju ITA-SLO:

- Ureditev čezmejne proge kot posebna vrsta storitev mednarodnega prevoza. Predpisi bi morali zagotoviti opredelitev obmejnih območij in izvzetje iz kabotaže za čezmejne linije na teh območjih, s čimer bi se omogočilo sprejemanje potnikov na obeh straneh meje.
- Sklenitev dvostranskega sporazuma za lažjo izvedbo čezmejnih avtobusnih storitev.
- Ustanovitev čezmejne delovne skupine, sestavljene iz strokovnjakov za ravnanje s prevozom in mobilnostjo, s ciljem izboljšanja skupnega načrtovanja prevoznih storitev, ki bi dolgoročno oblikovale enotno intermodalno mrežo čezmejnih prevoznih storitev po celotnem čezmejnem območju.
- Poenostavitev postopkov registracije mednarodnih linij.
- Regulativna podpora skupnim postopkom javnih naročil za čezmejne prometne storitve in zagotavljanje javnega sofinanciranja čezmejnih prometnih storitev.
- Poenostavitev/ukinitvev dolgotrajnih mejnih postopkov pri izvajanju storitev čezmejnega železniškega prevoza.
- Izvedba ciljno usmerjenih študij o mednarodni mobilnosti na ČM območju (npr. intervjuji z državljani in uporabniki), kar bi vodilo v vzpostavitev pilotskih čezmejnih linij. Študija bi morala opredeliti linije in vozne rede na podlagi pridobljenih podatkov o začetnih in ciljnih točkah mobilnosti. Rentabilne čezmejne linije so običajno omejene na urbana območja z veliko gostoto prebivalstva, razmeroma kratkimi razdaljami in izrazito dnevno fluktuacijo (npr. čezmejno območje Nove Gorice in Gorice).
- Načrtovanje čezmejnih linij mora upoštevati potencial turizma na čezmejnem območju (npr. podpirati počasne vrste mobilnosti, kot sta kolesarjenje, pohodništvo). S tega vidika je bil ugotovljen visok potencial povezljivosti z javnim prometom med Rezijo, Tarcentom in Bovcem za učinkovito oblikovanje območja brez meja in povečanje njegove turistične vrednosti.
- Uvedba čezmejnega javnega prevoza po morju (ladje in trajekti).
- Revizija postavitve prog in nadgradnja infrastrukture za skrajšanje časov vožnje, odstranitev neizkoriščenih in uvedba privlačnejših postajališč.
- Spodbujanje čezmejne mobilnosti kot storitve (MaaS) za integracijo različnih storitev znotraj istega orodja/aplikacije IKT (npr. avtobusi, vlaki, kolesa itd.) na čezmejni ravni.
- Opremljanje prestopnih točk z intermodalnimi sistemi infomobilnosti.
- Premagovanje jezikovnih ovir s široko razpoložljivimi večjezičnimi informacijami.

4.3 PREDLOGI ZA IZBOLJŠANJE ČEZMEJNE POVEZLJIVOSTI

Cilj predlogov za izboljšanje čezmejne povezljivosti je predlagati rešitve za izzive, ki izhajajo iz trenutne organizacije in delovanja ČM javnega prevoza med Italijo in Slovenijo.

4.3.1 Izzivi

Izzivi na področju čezmejne povezljivosti se ugotavljajo na podlagi rezultatov in sklepov, ki izhajajo iz analiz, izvedenih v okviru te študije, ter opredeljenih prioritet deležnikov ČM javnega prometa. Izzivi so razvrščeni v tri kategorije glede na vidik povezljivosti, ki ga naslavljajo:

- administracija in organizacija,
- prevozne dejavnosti in
- podpora informacijski tehnologiji.

Ugotovljeni izzivi so predstavljeni v spodnji preglednici

Preglednica 19: Seznam ugotovljenih izzivov na področju ČM povezljivosti

Št.	Ugotovljeni izziv
A.	<i>Upravljanje in organizacija</i>
A1.	V prizadevanju za boljšo ČM povezljivost linij zakonodaja EU ne predvideva posebnega statusa ČM linij, podobno kot to počne za regionalne in nacionalne linije; tudi trenutna ureditev kabotaže odpira številna vprašanja v zvezi z delovanjem čezmejnih linij, saj lokalnim potnikom ni dovoljeno vstopati v avtobus;
A2.	čezmejne vozovnice običajno niso subvencionirane ³⁶ , in zato ne upoštevajo sheme znižanj in posebnih pravic v skladu z nacionalno zakonodajo;
A3.	dvostranski sporazum o ureditvi osebne prometa ter kopenskega in pomorskega prevoza med Italijo in Slovenijo ima od dne vstopa Slovenije v EU status mirovanja in se v praksi ne uporablja; odsotnost enotnih pravil vpliva na uvedbo in delovanje novih ČM linij;
A4.	podatki o porazdelitvi po vrstah prevoza za čezmejni promet niso na voljo;
A5.	informacijski sistem za registracijo, upravljanje in analize mednarodnih avtobusnih linij ne obstaja; vsi podatki, s katerimi razpolaga slovensko Ministrstvo za infrastrukturo, so v papirni obliki, podatki niso strukturirani in kodirani; postopki registracije in odobritve novih ČM linij so zato dolgotrajni;
A6.	Viri geokodiranih podatkov (o prebivalstvu, gospodarskih dejavnostih, turističnih znamenitostih itd.) so različne nacionalne zbirke podatkov, ki imajo različno podatkovno strukturo (attribute) in definicije;
A7.	glavni težavi železniškega mejnega prehoda na Opčinah sta menjava vlakovnega osebja in izvajanje nekaterih tehničnih postopkov, kar traja tudi do 20 minut pri enem postanku;
A8.	ni usklajenih ukrepov za preprečevanje širjenja nalezljivih bolezni in izvajanje protokolov, ki bi se morali uporabljati v javnem prometu med epidemijo covid-19;

³⁶Subvencija je na voljo samo za posebne dejavnosti, kot so projekti EU (npr. CROSSMOBY)

A9.	pomanjkanje usklajenih promocijskih dejavnosti za doseganje večje zasedenosti obstoječih linij in povečanje možnosti za uvedbo dodatnih čezmejnih prog;
A10.	obstoječe nacionalne, regionalne in lokalne strategije zavezujejo le organe na eni strani meje; strategije in priporočila, oblikovana v okviru programov EU, so samo projektno usmerjena in se večinoma osredotočajo zgolj na posamezne dele ČM območij, zato manjka celovit pristop k načrtovanju in razvoju ČM javnega prevoza (celovita študija in vključujoča integrirana strategija za ČM območje);
A11.	Uvedba nove čezmejne proge v veliki meri temelji na pobudi vsakega prevoznika in razpoložljivosti finančne podpore prek državne pomoči ali mednarodnih projektov; številne pobude vključujejo le kratkotrajne ukrepe, ki ne zadoščajo za uvajanje trajnih sprememb na področju mobilnosti in nadaljnje izvajanje ukrepov na komercialni podlagi;
B.	<i>Prevozne dejavnosti</i>
B1.	<u>Avtomobilski prevoz</u> tako v FJK kot tudi v Sloveniji zavzema več kot 90 % modalni delež;
B2.	<u>ČM železniški promet:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Pomanjkanje dobre povezanosti državnih (regionalnih) železniških omrežij na vsaki strani železniškega omrežja; le dva mejna prehoda povezujeta nacionalna (regionalna) železniška omrežja vzdolž meje ITA-SLO, pri čemer se le eden od njiju (Opčine/Sežana) uporablja za potniški promet; manjkajoče povezave med nacionalnimi železniškimi omrežji niso pokrite z ČM avtobusnimi povezavami, razen na območju Gorice/Nove Gorice; - obstoječe železniške proge zadovoljivo povezujejo le slovenska ČM in zaledna središča s ČM naseljem Opčine, povezave s Trstom in Ronkami z le dvema oz. enim odhodom dnevno ne omogočajo uporabe za dnevne migracije in redna potovanja na letališče; - na območju somestja Gorica - Nova Gorica obstaja železniška povezava med postajo Gorica Centrale (IT) in postajo v Novi Gorici (SI). Železniška povezava med postajama vključuje zelo dolg obvoz skozi Šempeter pri Gorici (SI) in ni primeren za prevoz dnevnih vozačev; - manjša naselja v slovenskih gorah in obmorskih območjih, ki so pomembna z vidika turizma (npr. Kobarid, Kranjska Gora, Piran, Most na Soči in Portorož), pa tudi italijanska obmorska mesta Milje, Gradež in Lignano, nimajo neposrednega dostopa do železniškega omrežja;
B3.	<u>ČM avtobusni promet:</u> <ul style="list-style-type: none"> - z avtobusom so medsebojno povezana le najpomembnejša čezmejna in zaledna središča na nasprotnih straneh državne meje (manj kot 15 %); obalna središča Milje, Gradež in Lignano nimajo neposredne avtobusne povezave s Slovenijo; manjša strnjena naselja v hribovitem območju (Trbiž-Kranjska Gora, Kobarid-Čedad) ter večji središči Videm in Gorica imajo razmeroma malo ČM povezav; - številne slovenske regionalne in nacionalne avtobusne linije, ki notranje povezujejo ČM in zaledna središča, vodijo do mejnih prehodov, vendar nimajo nadaljnje povezave prek državne meje ali časovno ustrezne povezave v okviru lokalnega prometa v Italiji; - v več primerih so ČM avtobusne linije v pretežni meri namenjene za uporabo omejeni kategoriji potnikov (npr. delavci), kar zmanjšuje dejansko povezljivost;

	- čas avtobusnega prevoza je še posebej neučinkovit na daljših razdaljah, med drugim zaradi vmesnih postajališč; v nekaterih primerih je čas vožnje skoraj dvakrat daljši, kot če bi isto razdaljo prevozili z avtomobilom (npr. relaciji Trbiž-Ljubljana ali Pordenone-Ljubljana).
B4.	V poletnem času italijanska in slovenska obalna ČM središča Trst in Piran povezujeta le dve redni trajektni liniji, Piran in Benetke povezuje le ena linija;
B5.	le malo ČM in zalednih središč ponuja potnikom možnost uporabe več kot ene vrste ČM prometa; ČM vlak je na voljo samo v 7 od 27 točk, ČM trajekt pa v 2 od 11 opazovanih obmorskih točk;
B6.	pomanjkanje celovitega načrtovanja in izvajanja intermodalne infrastrukture javnega potniškega prometa, tudi ko gre za storitve mobilnosti na zaključnem segmentu poti (skupna mobilnost).
C.	<i>Podpora informacijske tehnologije:</i>
C1.	sistemi infomobilnosti na regionalni in nacionalni ravni vključujejo sodobne informacijske in prodajne poti, v čemer se razlikujejo od ČM infomobilnosti, ki je razpršena glede na posamezne prevoznika, zaradi česar so informacije uporabnikom javnega prevoza težko dostopne; običajno so na voljo na spletni strani prevoznika in dodatno samo na prodajnih mestih; in razen v primeru železnic ni nikakršne obveze s strani EU za vključevanje sistemov infomobilnosti;
C2.	Razen nekaj posamičnih pilotnih ukrepov ni nikakršnega sistema za izdajo ČM vozovnic, ni usklajevanja tarif, ni intermodalnosti in integracije infomobilnosti;
C3.	Italija in Slovenija uvajata različne tehnologije vozovnic na osnovi pametnih kartic, ki niso medsebojno združljive;

4.3.2 Ukrepi, predlagani v okviru študije

Na podlagi zgoraj opredeljenih izzivov na področju povezljivosti ČM območja ITA-SLO, ki izhajajo iz analize stanja, pregleda institucionalnih prioritet ter prioritet in predlogov ustreznih deležnikov, se predlagajo ukrepi za razrešitev izpostavljenih vprašanj in izboljšanje povezljivosti z uporabo posebnih teritorialnih priložnosti in novih tehnologij. Ukrepi stremijo k spodbujanju razpoložljivost obstoječe ponudbe ČM javnega prevoza, izboljšanju obstoječe ponudbe in boljšemu ČM usklajevanju načrtovanja in delovanja ter zagotavljanju boljše podpore informacijske tehnologije.

Preglednica 20 našteva predlagane ukrepe za izboljšanje ČM povezljivosti. Razdeljeni so v tri kategorije, ki sledijo strukturi prepoznanih izzivov: upravljanje in organizacija, prometne dejavnosti in podpora informacijske tehnologije. Za vsak ukrep je podana razlaga pričakovanega učinka in sklicevanje na ugotovljene izzive, navedene v Preglednica 19, ki jih zadevni ukrep naslavlja.

Preglednica 20: Seznam predlaganih ukrepov za izboljšanje ČM javnega potniškega prometa

Št.	Ugotovljeni izzivi (sklicevanje na Preglednica 19)	Predlagani ukrepi za izboljšanje	Pričakovani učinek ukrepov
1. Upravljanje in organizacija			
1.1	A1, A11	Spremembe/dopolnitve zakonodaje EU: - omogočiti delovanje javnega prometa v vnaprej določenih ČM prometnih conah kot integrirane/skupne javne službe, - omogočiti pooblaščenim organom skupno naročanje ČM storitev javnega prometa in - izvzeti čezmejne proge iz kabotaže;	- Organi, pristojni za promet, z obeh strani meje izvajajo določen nadzor nad razvojem ČM prometa, - lažje načrtovanje in delovanje ČM javnega prometa, boljša učinkovitost prevoza, - boljša ponudba za potnike;
1.2	A3, A4, A6, A7	Sklenitev dvostranskega sporazuma, ki opredeljuje cone ČM javnega prevoza med Italijo in Slovenijo ter odgovornosti za načrtovanje, upravljanje in delovanje ČM javnega prometa znotraj teh con in razmerje do lokalnega prometa;	- Sklicevanje na pravni okvir za načrtovanje in izvajanje skupnih storitev ČM javnega prometa, - odprava administrativnih ovir pri načrtovanju, uvajanju, upravljanju in obratovanju ČM linij, - poenostavitev/ukinitvev dolgotrajnih mejnih postopkov pri izvajanju storitev čezmejnega prevoza;
1.3	A3, A9, A10, C2	Ustanovitev čezmejnega koordinacijskega organa, ki bi bil odgovoren za koordinacijo linij glede na potrebe in predloge končnih uporabnikov, usklajevanje vozniških redov in oblikovanje enotnih pravil načrtovanja, obratovanja in uporabe ČM prevoznih storitev;	- Usklajeno načrtovanje ČM linij in boljša ponudba (razčlenitev, vozniški redi), - usklajeno izdajanje vozovnic (tarife itd.), - enostavnejše izvajanje in uporaba prevoznih storitev, - vključitev občin in drugih interesnih združenj v načrtovanje storitev ČM potniških prevoznih storitev, - usklajene promocijske dejavnosti;
1.4	A2	Uvajanje shem državne pomoči in spodbud za storitve ČM javnega potniškega prometa;	- Boljša ponudba, - nižje cene vozovnic,

Št.	Ugotovljeni izziv (sklicevanje na Preglednica 19)	Predlagani ukrepi za izboljšanje	Pričakovani učinek ukrepov
			- ob predpostavki vpliva na ČM promet;
1.5	A5	Informacijski sistem za registracijo, upravljanje in analize mednarodnih avtobusnih linij;	- Poenostavitev in pospešitev postopka uvedbe novih ČM avtobusnih linij, - strukturirani in kodirani podatki kot vhodni podatki za portal ČM infomobilnosti za lažjo obdelavo;
1.6	A4	Zagon statističnih storitev na področju ČM mobilnosti;	- Boljši nadzor trendov ČM mobilnosti za učinkovitejše načrtovanje;
1.7	A8	Vzpostavitev skupnega ad hoc koordinacijskega organa za načrtovanje skupnih ukrepov za nemoteno delovanje ČM javnega prometa med epidemijo covid-19;	- Skupno načrtovanje ukrepov za preprečevanje nasprotujočih si ukrepov in lažje izvajanje, - bolj gladko zagotavljanje storitev ČM javnega prometa med epidemijo;
1.8	A9	Skupni načrt za promocijo in oglaševanje ČM prevoznih storitev;	- Boljše prehajanje informacij in ozaveščanje uporabnikov o ČM prevoznih storitvah;
2.	Prevozne dejavnosti		
2.1	A10, A11, B1, B2 B3, B4, B5, B6	Izdelava ciljno usmerjenih študij o ČM intermodalni mobilnosti za celotno ČM prometno območje;	- Določanje linij, intermodalnih prestopnih točk in vozniških redov kot odziv na povpraševanje po ČM storitvah, - učinkovitejša ponudba ČM prevoznih storitev;
2.2	A10, A11, B1, B2, B3, B4, B5, B6	Sprejetje celovite ČM strategije in akcijskega načrta za razvoj trajnostnega ČM javnega prometa na celotnem ČM prometnem območju;	- Celosten razvoj javnega prometa v celotni ČM regiji, - spremljanje vpliva izvedenih ukrepov na spremembo mobilnosti, - boljša ponudba ČM prevoznih storitev;
2.3	A10., A11., B.2., B.5.	Oblikovanje hrbtenične železniške linije, ki bi povezovala ČM in zaledna središča v Italiji in Sloveniji, na	- Boljša in privlačnejša povezava med Ljubljano in Benetkami,

Št.	Ugotovljeni izziv (sklicevanje na Preglednica 19)	Predlagani ukrepi za izboljšanje	Pričakovani učinek ukrepov
		osnovi vlakovne povezave med Ljubljano in Trstom/Ronkami: - mejno postajališče na Opčinah, izhodišče za intermodalni prevoz do Trsta (npr. z avtobusom), - možnost prestopne točke v Nabrežini (IT) za potnike, ki obidejo Trst na poti do Benetk, Ronkov ali Vidma, - podaljšanje proge Ljubljana-Ronke do Benetk (nova neposredna linija Ljubljana-Benetke), - ohraniti odhode iz Ljubljane v Videm;	- povezati Trst z Ljubljano na podlagi intermodalne povezave (avtobus na Opčinah);
2.4	B2	Vzpostavitev avtobusnih linij za pokritje manjkajočih povezav železniške infrastrukture;	- Boljša ponudba ČM prevoznih storitev, - podpora turističnemu razvoju na oddaljenih območjih;
2.5	B6	Izgradnja in funkcionalna ureditev intermodalnih ČM prestopnih točk:	- Bolj gladek ČM javni promet, - učinkovitejša uporabe virov;
3. Podpora informacijske tehnologije:			
3.1	C1	Združitev razpršenih podatkov z ločenih portalov infomobilnosti v skupni ČM informacijski portal za potnike z integriranim iskalnikom vozniških redov, možnostjo spletnega nakupa vozovnic in drugimi ustreznimi informacijami za potnike z večjezično podporo;	- Ozaveščanje o razpoložljivosti prevoznih storitev, - izboljšanje zasedenosti, - enostavnejša uporaba prevoznih storitev, - boljša promocija ČM prevoznih storitev;
3.2	C2	Uvedba enotne ČM vozovnice;	- Enostavnejša uporaba prevoznih storitev znotraj ČM prometne regije, - izboljšanje zasedenosti;
3.3	C2, C3	Integracija sistemov za izdajo vozovnic na podlagi standardov	- Preprostejše in preglednejše ČM delovanje posameznega prometnega sistema,



Št.	Ugotovljeni izzivi (sklicevanje na Preglednica 19)	Predlagani ukrepi za izboljšanje	Pričakovani učinek ukrepov
		interoperabilnosti, npr. črtna koda AZTEC skladno s standardom UIC.	- enostavnejša uporaba prevoznih storitev.

5 POVZETEK

Čezmejno območje Italije in Slovenije (ČM ITA-SLO) se razteza vzdolž več kot 232 kilometrov dolge meje in se nahaja v srednji Evropi, v severnem delu se dotika Alp, na jugu meji na Sredozemsko morje, v vzhodnem delu sega v italijansko deželo **Furlanijo - Julijsko krajino**, na zahodu pa pokriva območje **Slovenije**. Najpomembnejša naselja na italijanski strani predstavljajo Trst, Videm, Gorica, Trbiž in zaledje Benetk, na slovenski strani izstopajo Kranjska Gora, Nova Gorica, Postojna in Koper ter zaledje mesta Ljubljana.

Čeprav v geografskem in zgodovinskem smislu območje tvori enotno čezmejno regijo, ki jo je državna meja razdelila med dve državi, in sicer Italijo na zahodni in Slovenijo na vzhodni strani meje, se je območje skozi zgodovino soočalo z različnimi ovirami na področju skladnega razvoja, kar povzroča posebne izzive, s katerimi se je treba soočiti. Dnevne migracije in čezmejno sodelovanje sta del vsakdana prebivalcev območja ob meji, s čimer nastaja tesna povezanost med sosednjimi regijami dežele Furlanije - Julijske krajine in Slovenije. Kot nekaj posebnega velja omeniti obmejno somestje, ki ga tvorita Gorica na italijanski strani in Nova Gorica na slovenski strani, kjer si obe mesti delita skupni mestni trg. Tekoča razprava o naložbah v železniško infrastrukturo, namenjeno boljši povezavi Nove Gorice in Gorice, bi lahko odprla pot do dodatnih priložnosti v smislu izboljšanja povezav čezmejnih vlakovnih storitev (npr. podaljšanje proge iz Gorice do Jesenic preko Nove Gorice).

Kljub zgodovinski, kulturni in geografski povezanosti ČM območje ITA-SLO še vedno trpi zaradi posledic razmejitve, ki so jo povzročili zgodovinski dogodki v drugi polovici 20. stoletja. Tudi stopnja integracije trga dela je bila ocenjena kot nižja od povprečja EU. Po drugi strani pa se območje ponaša s številnimi zgodovinskimi in naravnimi znamenitostmi, ki vodijo v intenzivno mobilnost v prostem času in za turistične namene.

Na splošno je mobilnost veliko večja v južnem delu regije z ravninami, obalnim območjem in gostejšo poseljenostjo v nasprotju s severnim delom, kjer prevladujejo manj poseljena, gorska in podeželska območja.

Če lahko rečemo, da se regionalni in nacionalni javni promet v Italiji in Sloveniji dobro odziva in se nenehno razvija glede na potrebe lokalnega prebivalstva in turistov, tega za ČM mobilnost ni mogoče trditi.

Med državama obstaja le ena železniška povezava. Ta sega od Ljubljane preko Postojne in Sežane ter se zaključi bodisi na Opčinah bodisi v Trstu ali Vidmu. Proge iz slovenskih središč Ljubljane, Postojne in Sežane se večinoma zaključijo na prvi čezmejni postaji na Opčinah. Povezave z drugimi italijanskimi središči so slabe: Trst - dvakrat na dan oz. popolnoma nezadostno (Videm, letališče FJK). Medkrajevne linije sploh ne obstajajo, npr. Ljubljana-Benetke.

Kot smo že omenili, je na področju pomorskega prometa, čeprav temelji zlasti na čezmejnih sezonskih linijah, še vedno veliko prostora za izboljšave.

Povezave z mednarodnimi letališči v regiji so pomanjkljive. Slovenske središča Ljubljana, Postojna ali Sežana dnevno poveže le en par vlakov, kar ne ustreza stopnji povpraševanja rednih potnikov.

Avtobusne povezave so pogostejše in omogočajo bolj razvejano povezljivost, vendar so večinoma skoncentrirane na južni del ČM območja s povezovanjem nekaterih večjih središč, kot so Trst in Benetke v Italiji, Koper, Sežana, Portorož, Postojna in zaledno središče Ljubljana v Sloveniji. Povezav med Slovenijo in italijanskimi obalnimi središči Milje, Gradež in Lignano sploh ni, ČM povezav med Vidmom, Gorico, Novo Gorico in Trbižem je zelo malo. Statistični podatki kažejo, da med ČM središči obstaja manj kot 15 % medsebojnih povezav. Po drugi strani obstaja redna avtobusna povezava med Benetkami in Ljubljano s pogostostjo odhodov na urni osnovi.

Avtobusne linije obratujejo izključno na komercialni osnovi, zato so informacije o storitvah zelo razpršene. Potnikom ni na voljo nikakršno integrirano spletno mesto, kjer bi lahko dobili informacije o odhodih, kupili vozovnice ali dobili druge informacije glede potovanj. Ker je čezmejni promet prepuščen zasebni pobudi, čezmejna integracija praktično ne obstaja. Edina svetla izjema je integracija voznega reda avtobusnega prevoza v občinah Gorica in Nova Gorica, vendar potniki ne morejo uporabljati iste vozovnice pri obeh prevoznikih, ki zagotavljata mestni prevoz.

Integracija in intermodalnost čezmejnega prometa praktično ne obstajata. Čezmejni sistem izdajanja vozovnic ne obstaja, prav tako tudi ni usklajevanja tarif, primanjkuje tudi intermodalnosti in integracije infomobiliti. Vsak ponudnik prevoza/prevoznik upravlja svojo spletno stran in opcijsko tudi klicni center za zagotavljanje informacij o relacijah, voznih redih, nakupu vozovnic in rezervacijah, informacije o potovanjih pa niso na voljo. Zaradi tovrstne razdrobljenosti se morajo potniki sami dokopati do informacij o razpoložljivi ponudbi prevoznikov, kaj šele da bi bili deležni potnikom prijaznih potovalnih izkušenj in prilagodljivosti. Do zelo pomembne uskladitve mestnega prevoza je prišlo v čezmejnem somestju Gorica in Nova Gorica, kjer je prišlo do skupnega upravljanja čezmejne mestne linije in uskladitve voznega reda, a edini pravi primer integracije še vedno ostaja pilotni ukrep znotraj projekta CONNECT2CE, v okviru katerega je nastala vlakovna povezava med Ljubljano in Opčinami ter nadaljnja povezava s središčem Trsta, ki vključuje vse bistvene elemente integracije. Integracija sistemov za izdajo vozovnic, usklajevanje tarif, skupni portal za infomobilit, intermodalnost, multioperativnost, delitev prihodkov od vozovnic lahko postanejo zgled za druge pobude ali boljši sistemski pristop, ki vodi v izboljšanje učinkovitosti ČM javnega prometa.

Pojavljajo se težnje lokalnih skupnosti in prevoznikov v smeri razširitve obstoječih mestnih in izvenmestnih avtobusnih linij čez mejo, in sicer z obeh strani meje z ustreznim povečanjem pogostosti odhodov in uskladitvijo voznih redov različnih avtobusnih prevoznikov. Pri tem je treba nameniti posebno pozornost prepoznavanju ozkih grl in številnim tehničnim in upravnim oviram.

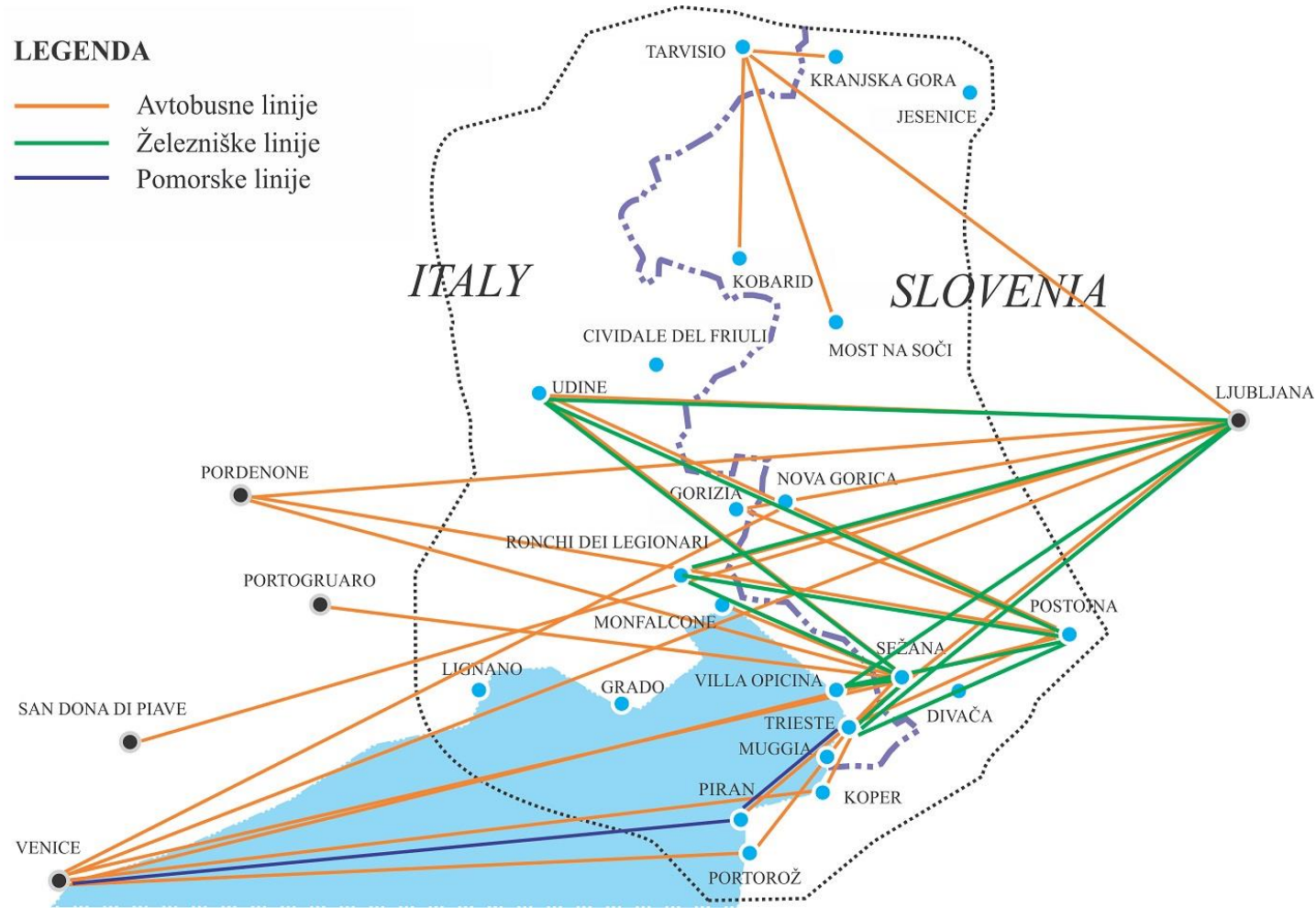
Na podlagi rezultatov in zaključkov, ki izhajajo iz analiz, opravljenih med študijo, in identificiranih prioritet ustreznih deležnikov v ČM javnem prometu, so bili ugotovljeni izzivi na področju povezljivosti javnega ČM prometa ITA-SLO z vidika upravljanja in organizacije, prometnih dejavnosti in podpore informacijske tehnologije. Z namenom reševanja izpostavljenih težav in

krepitve ČM povezljivosti so bili predlagani strateški ukrepi ob upoštevanju ugotovljenih izzivov na področju ČM povezljivosti.

Ukrepi stremijo k spodbujanju razpoložljivost obstoječe ponudbe ČM javnega prevoza, izboljšanju obstoječe ponudbe in boljšemu ČM usklajevanju načrtovanja in delovanja ter zagotavljanju boljše podpore informacijske tehnologije. Med njimi je treba posebej poudariti ključne ukrepe za izboljšanje:

- razvoj enotnega portala ČM infomobilnosti za celotno ČM območje SLO-ITA, ki končnim uporabnikom zagotavlja informacije o mednarodni in ČM povezljivosti, pa tudi informacije o lokalnem javnem prometu. Multimodalne informacije o razpoložljivih linijah in voznih redih, ki vključujejo več prevoznikov, vključujejo iskalnik in interaktivni načrtovalnik poti;
- skupna opredelitev ČM prometnega območja ITA-SLO, potrjena s strani predstavnikov italijanske in slovenske strani, in izdelava obsežne študije teritorialnih potreb, ki vključuje različne stopnje podrobnosti odločanja in služi kot skupna dvostranska razvojna in operativna strategija (opredelitev potreb, multimodalne prestopne točke, linije, izvedbeni ukrepi itd.);
- multimodalno usklajevanje voznih redov za več prevoznikov;
- sklenitev sporazuma med italijanskimi in slovenskimi organi o ustanovitvi skupnega organa za načrtovanje in upravljanje čezmejnega javnega prevoza;
- boljša promocija ČM javnega prevoza (za prevoz na delo in v turistične namene).

Slika 35: Pregled razpoložljive ČM ITA-SLO in mednarodne javne potniške povezljivosti (železnica - vlak, cesta - avtobus, morske vodne poti - trajekt)



»Ocena... javnega potniškega prometa... na celotnem območju Italije in Slovenije v okviru projekta FORTIS«

6 DODATEK 1: OPIS ZNAČILNOSTI ČM IN ZALEDNEGA OBMOČJA

SLOVENIJA

Čezmejna središča:

- **Sežana** (vključno z izvajanjem storitev javnega prometa čez mejo do Opčin in Trsta)
- **Divača** (kot vozlišče za dostop do turističnih znamenitosti v bližini)
- **Koper** (vključno z izvajanjem storitev mestnega javnega prometa v Kopru in s celotnim čezmejnim javnim prometom do Trsta - Pilotni ukrep št. 3)
- **Nova Gorica** (vključno z izvajanjem storitev čezmejnega javnega prometa med Novo Gorico in Gorico)
- **Kobarid** (morebitno izvajanje storitev javnega prometa čez obmejno območje ITA-SLO do Vidma in Čedad)
- **Kranjska Gora** (morebitno izvajanje storitev javnega prometa čez mejo ITA-SLO do Trbiža).
- **Postojna** (kot tranzitno mesto med Ljubljansko urbano regijo in Italijo)
- **Glavna turistična območja na slovenskem obalnem območju** (npr. Piran, Portorož), kjer so na voljo podatki o storitvah javnega prometa.

Zaledna središča:

- **Ljubljansko vozlišče** (glavni javnoprometni terminal in glavna postajališča v Ljubljani vzdolž poti).

ITALIJA

Čezmejna središča:

- **Trst** (Javnoprometne povezave z Miljami in Koprom - pilotni ukrep št. 1, vključno z izvajanjem pomorskih storitev javnega prometa v okviru pilotnega ukrepa št. 2)
- **Milje** (za povezave s Koprom, saj so Milje samostojna občina)
- **Gorica** (čezmejne povezave, mestne in primestne povezave)
- **Videm** (glavne mestne javnoprometne povezave s Slovenijo)
- **Portogruaro** (kot tranzitno mesto, ki povezuje Benetke in Slovenijo)
- **Ronke** (glavni javnoprometni terminal, saj gre za prvo letališče v Italiji z neposredno železniško povezavo)
- **Opčine** (čeprav spadajo pod občino Trst; glede na povezave med avtobusnimi linijami, ki segajo v to naselje, in slovenskimi železniškimi storitvami, ki so tukaj prav tako prisotne);
- **Trbiž** (vključno z glavnimi javnoprometnimi povezavami s Slovenijo (Kranjska Gora))
- **Čedad** (vključno z javnoprometnimi povezavami s Slovenijo (Kobarid))
- **Glavna turistična obalna območja od Trsta do Benetk** (npr. Gradež, Lignano) v primeru, da se opazi možnost za čezmejne javnoprometne storitve.

Zaledna središča:

- **Pordenone** (kot tranzitno mesto iz Furlanije - Julijske krajine v Slovenijo)
- **Benetke** (glavne javnoprometne povezave s Slovenijo)
- **San Donà di Piave** (kot postajališče, ki povezuje Benetke in Slovenijo).

7 DODATEK 2: PREVOZNIKI NA ČEZMEJNEM OBMOČJU

Prevoznik	Naslov	Država	Št. linij
FLIXBUS ITALIA S.R.L.	CORSO COMO,11, 20154 MILANO	ITA	15
ARRIVA DOLENJSKA IN PRIMORSKA D.O.O.	KOLODVORSKA 11, 6000 KOPER	SLO	6
FlixBus CEE North GmbH	Richard-Strauss-Strasse 32 1230 Dunaj	AUT	4
NOMAGO D.O.O.	VOŠNJAKOVA ULICA 3,1000 LJUBLJANA	SLO	4
D.R.D. TURIZEM D.O.O.	Ulica pri velikih vratih 9,6000 Koper	SLO	3
FLOERENTIA BUS S.r.l.	Via il Prato, 71, 50123 Firenze	ITA	3
RADIKA PREVOZI D.O.O.	CELOVŠKA CESTA 264,1000 LJUBLJANA	SLO	3
DARDANIAT D.O.O.	Veliki Trg 17, 6310 Izola	SLO	2
BOSNAEKSPRES D.O.O.	AŠKERČEVA ULICA 15, 3000 CELJE	SLO	2
Flixbus CEE SOUTH d.o.o.	Pile l.1,10000 Zagreb	CRO	2
Flixbus DACH GmbH	Karl-Liebknecht-Strasse 33, 10178 Berlin	GER	1
PREVOZI IN GOZDARSKE STORITVE BRANKO OGRINC S.P.	GRAHOVO 56, 1348 GRAHOVO	SLO	1
Croatia Bus d.o.o.	Avenija Marina Držića 4, Zagreb	CRO	1
EUROLINES SA	215 AV Georges Clementceau, 92000 Nanterre (F)	FRA	1
FULI INŽENIRING D.O.O.	DRAPŠINOVA ULICA 1B, 3000 CELJE	SLO	1
GASHI TOURS PREVOZI D.O.O.	Struževo 2C, 4000 Kranj	SLO	1
HISAR LJUBLJANA D.O.O.	KOLODVORSKA ULICA 20, 1000 LJUBLJANA	SLO	1
IMER ADEMI S.P.	KOLODVORSKA ULICA 20, 1000 LJUBLJANA	SLO	1
LIBERTY LINES	Via Serraino Vulpitta, 5 Trapani	ITA	1
KB POTOVANJA1 D.O.O., PREVOZ PUTNIKA ZA VIDOVIČI AB (ŠVEDSKA)	TRG OF 13A, 1000 LJUBLJANA	SLO	1
MIRTTOURS PETER MIRT S.P.	BLANCA 32,8283 BLANCA	SLO	1
S.T.A.V. Servizi Transporti Automobilistici spa	Via Trivulzio, 13, 27029 Vigevano	ITA	1
Saiz Tour Romania SRL	Str. Gara de Nord 2, Bukarešta	ROM	1
Segesta Internazionale s.r.l.	Via Parigi 11, 00185 Rim	ITA	1
Sindbad Spolka z Ograniczona Odpowiedzialnoscia	45-144 Opole, ul. Dzialkova 4	POL	1
UNION IVKON	NULL	BUL	1
VOLANBUSZ Kozlekedesi Zrt. Reszere (Nemzeti Kozlekedesi Hatosag)	H-1091 Budapest, Ulloi ut 131	HUN	1
ZHITIJA TURIST D.O.O.	MLINSKA ULICA 1,2000 MARIBOR	SLO	1

Prevozniki, ki ponujajo ČM avtobusne linije, so navedeni v krepkem tisku.

8 DODATEK 3: SEZNAM OPREDELJENIH DELEŽNIKOV ZA ZAGOTAVLJANJE IN IZVAJANJE ČEZMEJNIH STORITEV JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA V SLOVENIJI IN ITALIJI

	Naziv deležnika	Država	Skupina	Dejavnost/odgovornost	Skupaj
1.	Ministrstvo za infrastrukturo	SLO	Javni organ	Mednarodni in medmestni prevoz	65
2.	Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia	ITA	Javni organ	Regionalni in čezmejni promet	
3.	RRA Severna Primorska		Javni organ	Operativne dejavnosti na področju regionalnega razvoja	
4.	Regionalni razvojni center Koper	SLO	Javni organ	Operativne dejavnosti na področju regionalnega razvoja	
5.	Mestna občina Koper	SLO	Javni organ	Lokalni promet in lokalni razvoj	
6.	Mestna občina Nova Gorica	SLO	Javni organ	Lokalni promet in lokalni razvoj	
7.	Občina Kanal	SLO	Javni organ	Lokalni razvoj	
8.	Občina Bovec	SLO	Javni organ	Lokalni razvoj	
9.	Občina Vrtojba	SLO	Javni organ	Lokalni razvoj	
10.	Občina Komen	SLO	Javni organ	Lokalni razvoj	
11.	Občina Brda	SLO	Javni organ	Lokalni razvoj	
12.	Občina Kobarid	SLO	Javni organ	Lokalni razvoj	
13.	Občina Tolmin	SLO	Javni organ	Lokalni razvoj	
14.	Občina Sežana	SLO	Javni organ	Lokalni razvoj	
15.	Občina Hrpelje-Kozina	SLO	Javni organ	Lokalni razvoj	
16.	Comune Trieste	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj	
17.	Comune di Muggia	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj	
18.	Comune Duino Aurisina	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj	
19.	Comune Monrupino	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj	
20.	Comune San Dorligo della Valle	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj	
21.	Comune Sgonico	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj	
22.	Comune Capriva del Friuli	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj	
23.	Comune Cormons	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj	
24.	Comune Doberdò del Lago-Doberdob	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj	
25.	Comune Dolegna del Collio	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj	
26.	Comune Farra d'Isonzo	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj	
27.	Comune Fogliano Redipuglia	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj	
28.	Comune Gorizia	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj	
29.	Comune Gradisca d'Isonzo	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj	
30.	Comune Mariano del Friuli	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj	
31.	Comune Medea	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj	
32.	Comune Monfalcone	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj	
33.	Comune Moraro	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj	
34.	Comune Mossa	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj	



	Naziv deležnika	Država	Skupina	Dejavnost/odgovornost	Skupaj	
35.	Comune Romans d'Isonzo	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj		
36.	Comune Ronchi dei Legionari	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj		
37.	Comune Sagrado	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj		
38.	Comune San Floriano del Collio-Števerjan	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj		
39.	Comune San Lorenzo Isontino	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj		
40.	Comune San Pier d'Isonzo	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj		
41.	Comune Savogna d'Isonzo-Sovodnje ob Soči	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj		
42.	Comune Staranzano	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj		
43.	Comune Villesse	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj		
44.	Comune Buttrio	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj		
45.	Comune Chiusaforte	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj		
46.	Comune Cividale del Friuli	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj		
47.	Comune Corno di Rosazzo	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj		
48.	Comune Cormons	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj		
49.	Comune Drenchia	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj		
50.	Comune Grimacco	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj		
51.	Comune Lusevera	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj		
52.	Comune Malborghetto Valbruna	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj		
53.	Comune Manzano	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj		
54.	Comune Nimis	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj		
55.	Comune Pontebba	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj		
56.	Comune Prepotto	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj		
57.	Comune Pulfero	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj		
58.	Comune Resia	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj		
59.	Comune San Leonardo	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj		
60.	Comune San Pietro al Natisone	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj		
61.	Comune Savogna	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj		
62.	Comune Stregna	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj		
63.	Comune Taipana	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj		
64.	Comune Tarvisio	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj		
65.	Comune Torreano	ITA	Javni organ	Lokalni razvoj		
66.	Nomago d.o.o.	SLO	Prevoznik	Javni avtobusni potniški promet	7	
67.	Arriva d.o.o.	SLO	Prevoznik	Mednarodni in medmestni avtobusni potniški promet		
68.	Ljubljana potniški promet d.o.o.	SLO	Prevoznik	Medmestni in mestni avtobusni potniški promet		
69.	SŽ-Potniški promet, d.o.o.	SLO	Prevoznik	Mednarodni in medmestni železniški potniški promet		
70.	Transporto Publico Locale - TPL FVG	ITA	Prevoznik	Medmestni in mestni avtobusni potniški promet		
71.	TREINITALIA	ITA	Prevoznik	Mednarodni in medmestni železniški potniški promet		
72.	FLIXBUS ITALIA S.R.L.	ITA	Prevoznik	Mednarodni avtobusni potniški promet		



	Naziv deležnika	Država	Skupina	Dejavnost/odgovornost	Skupaj
73.	EGTC Gorica	SLO/ITA	Evropsko združenje	za teritorialno sodelovanje	1
74.	Central European Initiative - CEI	SLO/ITA	Mednarodna organizacija	Podpora trajnostnemu razvoju skozi sodelovanje	1
SKUPNO ŠTEVILO ZAINTERESIRANIH DELEŽNIKOV					74

9 VIRI

- [1] CEI, Ocena teritorialnih potreb za Furlanijo - Julijsko krajino, končni dokument D.T1.2.3, projekt CONNECT2CE, oktober 2017
- [2] Prometni institut Ljubljana, Ocena teritorialnih potreb za Slovenijo, končni dokument D.T1.2.5, projekt CONNECT2CE, oktober 2017
- [3] Sistemi Territoriali, Ocena teritorialnih potreb za DEŽELO BENEČIJO, končni dokument D.T1.2.4, projekt CONNECT2CE, maj 2018
- [4] Komisija EU, GD REGIO, obmejni orientacijski dokument: ITALIJA - SLOVENIJA, Ref. Ares (2019) 3244965 - 17.5.2019
- [5] INTERREG V-A ITALY - SLOVENIA 2014-2020, CCI 2014TC16RFCB036, Revizija 2/2017, odobreno s strani Evropske komisije s Sklepom št. C (2017) 6247, z dne 14. septembra 2017